

## **Maritim Labour Convention, 2006**

### **Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006**

Sidang Umum Organisasi Ketenagakerjaan Internasional,

Telah diselenggarakan di Jenewa oleh Badan Pengurus Kantor Pusat Organisasi Ketenagakerjaan Internasional dan setelah bertemu pada Sesi ke-94 Sidang Perburuhan Internasional, tanggal 7 Februari 2006, dan

Berkeinginan untuk menciptakan suatu instrumen tunggal yang saling berkaitan yang sedapat mungkin memuat semua standar terbaru dari Konvensi dan Rekomendasi internasional ketenagakerjaan maritim yang berlaku serta prinsip-prinsip dasar yang terdapat dalam Konvensi ketenagakerjaan internasional lainnya, khususnya:

- Konvensi Kerja Paksa, 1930 (No. 29);
- Konvensi Kebebasan Berserikat dan Perlindungan Hak Berorganisasi, 1948 (No.87);
- Konvensi Hak Berorganisasi dan Berunding Bersama, 1949 (No. 98);
- Konvensi Kesetaraan Upah, 1951 (No. 100);
- Konvensi Penghapusan Kerja Paksa, 1957 (No. 105);
- Konvensi Diskriminasi (Pekerjaan dan Jabatan), 1958 (No. 111)
- Konvensi Batas Usia Minimum Bekerja, 1973 (No. 138);
- Konvensi Bentuk-Bentuk Pekerjaan Terburuk bagi Pekerja Anak, 1999 (No. 182); dan

Memperhatikan mandat dasar organisasi dalam mempromosikan kondisi kerja layak, dan

Mengingat Deklarasi ILO mengenai Prinsip-prinsip Dasar dan Hak-hak dalam Bekerja, 1998, dan

memperhatikan juga bahwa awak kapal dilindungi oleh ketentuan-ketentuan dari instrumen ILO lainnya dan mempunyai hak lain yang ditetapkan sebagai hak-hak dasar dan kebebasan yang berlaku terhadap semua orang, dan

Menimbang bahwa adanya sifat global dari industri pelayaran, maka awak kapal memerlukan perlindungan khusus.

Memperhatikan juga standar internasional mengenai keselamatan kapal, jaminan sosial kemanusiaan dan kualitas manajemen pelayaran dalam Konvensi Internasional bagi Keselamatan Jiwa di Laut, 1974, sebagaimana telah diubah, Konvensi mengenai Peraturan Internasional bagi Pencegahan *Tubrukan* di Laut, 1972, sebagaimana telah diubah, dan pelatihan bagi pelaut dan persyaratan-persyaratan kompetensi di dalam Konvensi Internasional mengenai Standar Pelatihan, Sertifikasi dan Dinas Jaga pelaut, 1978, sebagaimana telah diubah, dan

Mengingat bahwa Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai Hukum Laut, 1982, menetapkan suatu kerangka hukum umum yang semua kegiatan di samudra dan di laut harus dilaksanakan dan merupakan strategi penting sebagai dasar untuk aksi dan kerja sama nasional, regional, dan global di sektor kelautan, dan bahwa integritasnya perlu dipertahankan, dan

Mengingat bahwa Pasal 94 Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai Hukum Laut, Tahun 1982, menetapkan tugas dan kewajiban Negara Bendera berkenaan dengan, antara

lain, kondisi ketenagakerjaan, awak kapal, dan masalah-masalah sosial di atas kapal yang mengibarkan benderanya, dan

Mengingat Pasal 19 ayat (8) Konstitusi Organisasi Ketenagakerjaan Internasional yang mengatur bahwa tidak ada satu hal pun dalam penerimaan Konvensi dan Rekomendasi oleh Konferensi atau ratifikasi Konvensi oleh setiap Negara wajib dianggap dapat mempengaruhi setiap hukum, keputusan, kebiasaan atau perjanjian yang memastikan kondisi-kondisi yang lebih menguntungkan bagi para pekerja yang terkait daripada yang diatur dalam Konvensi dan Rekomendasi tersebut, dan

Menetapkan bahwa instrumen baru ini seharusnya dirancang untuk menjamin kemungkinan diterimanya secara luas di antara para pemerintah, pemilik kapal dan pelaut yang berkomitmen terhadap prinsip-prinsip kerja layak, yang seharusnya siap dapat dimutakhirkan, serta seharusnya berkontribusi dengan sendirinya bagi pelaksanaan dan penegakan yang efektif, dan

Telah memutuskan pada saat menerima beberapa usulan untuk perwujudan instrumen tersebut, yang merupakan satu-satunya pokok agenda dari sesi tersebut, dan

Telah menetapkan bahwa usulan-usulan tersebut wajib berbentuk suatu Konvensi Internasional.

Ditetapkan pada tanggal dua puluh tiga Februari Tahun dua ribu enam, Konvensi berikut ini, yang dapat disebut sebagai Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006.

## **Kewajiban Umum**

### **Pasal I**

1. Setiap Negara Anggota yang meratifikasi Konvensi ini wajib memberlakukan secara penuh ketentuan-ketentuan dengan cara sebagaimana diatur dalam Pasal VI dalam rangka menjamin hak semua awak kapal atas pekerjaan yang layak;
2. Negara-negara Anggota wajib saling bekerja sama dengan maksud untuk memastikan pelaksanaan dan penegakan Konvensi ini secara efektif.

## **Definisi Dan Ruang Lingkup Penerapan**

### **Pasal II**

1. Untuk maksud Konvensi ini, dan kecuali diatur sebaliknya dalam ketentuan-ketentuan khusus, istilah:
  - (a) **otoritas berwenang** adalah menteri, lembaga pemerintah, atau pihak lain yang berwenang untuk menerbitkan dan menegakkan peraturan, perintah, atau instruksi lain yang berlaku berkenaan dengan hal-hal yang diatur dalam ketentuan ini;
  - (b) **deklarasi kesesuaian tenaga kerja maritim** adalah deklarasi sebagaimana dirujuk dalam Peraturan 5.1.3;
  - (c) **gross tonnage** adalah volume tonase kotor kapal yang dihitung sesuai dengan aturan pengukuran tonase dalam Lampiran 1 dari Konvensi Internasional, mengenai Pengukuran Tonase Kapal, Tahun 1969 atau setiap Konvensi penggantinya;

untuk kapal yang tercakup dalam skema sementara pengukuran tonase sebagaimana ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional, *gross tonnage* kapal adalah yang dimuat dalam kolom CATATAN pada Sertifikat Tonase Internasional (1969);

- (d) **sertifikat tenaga kerja maritim** adalah sertifikat sebagaimana dirujuk dalam Peraturan 5.1.3
- (e) **persyaratan konvensi ini** merujuk pada persyaratan-persyaratan dalam Pasal-Pasal ini dan Peraturan dan Bagian A dari Koda Konvensi ini.
- (f) **Awak kapal** adalah setiap orang yang dipekerjakan atau dilibatkan atau bekerja dalam kapasitasnya di atas kapal yang memberlakukan Konvensi ini.
- (g) **Perjanjian Kerja Laut** meliputi baik suatu kontrak kerja maupun pasal-pasal perjanjian;
- (h) **jasa perekrutan dan penempatan awak kapal** adalah setiap orang, perusahaan, institusi, agensi atau organisasi lain, baik umum maupun perorangan, yang terlibat dalam merekrut awak kapal atas nama pemilik kapal atau menempatkan awak kapal bersama dengan pemilik kapal;
- (i) **kapal** adalah kapal selain dari kapal yang berlayar secara khusus di perairan pedalaman atau kapal yang berlayar di perairan antara, atau perairan perbatasan, perairan yang terlindungi atau perairan dimana peraturan pelabuhan berlaku.
- (j) **pemilik kapal** adalah pemilik atau organisasi lain atau perseorangan seperti manajer, agen atau *bareboat charterer* yang dianggap bertanggung jawab dalam pengoperasian kapal dari pemilikinya, dianggap bertanggung jawab, telah menyetujui untuk mengambil alih semua tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepada pemilik kapal sesuai dengan konvensi ini, dengan tidak mempertimbangkan adanya organisasi atau perseorangan lain yang memenuhi tugas-tugas atau tanggung jawab tertentu atas nama pemilik kapal.

2. Kecuali secara tegas ditentukan lain, Konvensi ini berlaku bagi semua pelaut dan awak kapal.

3. Dalam hal terdapat keraguan mengenai setiap kategori orang-orang yang dianggap sebagai awak kapal dalam Konvensi ini, masalah tersebut wajib ditentukan oleh otoritas berwenang di bidangnya pada setiap Negara Anggota setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang terkait dengan masalah tersebut.

4. Kecuali secara tegas ditentukan lain, Konvensi ini berlaku untuk semua kapal, baik yang dimiliki oleh umum maupun perseorangan, yang biasa digunakan dalam kegiatan komersial selain daripada kapal-kapal yang digunakan dalam penangkapan ikan atau melakukan kegiatan yang serupa dan kapal-kapal yang dibangun secara tradisional yang dibuat seperti *dhow*s dan *junks*. Konvensi ini tidak berlaku pada kapal perang atau kapal angkatan laut.

*Cat; dhow*s dan *junks* di Indonesia dikenal sebagai kapal pinisi

5. Jika terdapat keraguan mengenai penerapan Konvensi terhadap suatu kapal atau kapal dengan kategori tertentu maka, masalah tersebut wajib ditentukan oleh otoritas berwenang pada setiap Negara Anggota setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut terkait.

6. Apabila otoritas berwenang menentukan bahwa tidak ada alasan atau tidak dapat diterapkan pada saat pelaksanaan hal-hal tertentu dari Koda merujuk pada Pasal 6 ayat 1 terhadap kapal atau kapal kategori tertentu yang mengibarkan bendera Negara Anggota, ketentuan-ketentuan yang sesuai dengan Koda tersebut tidak wajib dilaksanakan sejauh pokok

masalah tersebut ditangani secara berbeda oleh hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama atau peraturan lainnya. Penetapan tersebut hanya dapat dibuat setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut terkait dan ketentuan tersebut dan hanya berlaku untuk kapal-kapal dengan volume kurang dari 200 *gross tonnage* dan tidak berlayar di perairan internasional.

7. Setiap penetapan yang dibuat oleh Negara Anggota berdasarkan ayat 3 atau 5 atau 6 dari Pasal ini wajib disampaikan kepada Direktur Jenderal Kantor Pusat Organisasi Ketenagakerjaan Internasional, yang wajib diberitahukan kepada seluruh Negara Anggota.
8. Kecuali apabila secara tegas dinyatakan lain, acuan pada Konvensi ini secara bersamaan merupakan acuan bagi Peraturan dan Koda ini.

## **Prinsip dan Hak Dasar**

### **Pasal III**

Setiap Negara Anggota wajib memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangannya masing-masing, dalam konteks Konvensi ini, hak-hak dasar terhadap:

- (a) kebebasan berserikat dan pengakuan yang efektif terhadap hak atas perundingan bersama;
- (b) penghapusan segala bentuk kerja paksa atau wajib kerja;
- (c) penghapusan efektif pekerja anak; dan
- (d) penghapusan diskriminasi berkaitan dengan pekerjaan dan jabatan.

## **Hak Bekerja dan Sosial bagi Awak Kapal**

### **Pasal IV**

1. Setiap awak kapal mempunyai hak atas tempat bekerja yang aman dan terlindungi sesuai dengan standar keselamatan.
2. Setiap awak kapal mempunyai hak atas syarat-syarat pekerjaan yang adil;
3. Setiap awak kapal mempunyai hak atas kondisi pekerjaan dan lingkungan hidup yang layak di atas kapal;
4. Setiap awak kapal mempunyai hak atas perlindungan kesehatan, perawatan medik, tingkat kesejahteraan dan bentuk-bentuk perlindungan sosial lainnya;
5. Setiap Negara Anggota wajib memastikan, dalam batas-batas wilayah hukumnya, bahwa hak bekerja dan hak sosial para awak kapal yang diatur pada ayat sebelumnya dalam Pasal ini telah diterapkan sepenuhnya sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi ini. Kecuali apabila dinyatakan lain dalam Konvensi, penerapan dimaksud dapat dicapai melalui hukum atau peraturan nasional, melalui perjanjian kerja bersama atau melalui kebijakan lain atau sesuai praktik yang berlaku.

## **Pelaksanaan dan Penegakan Tanggung Jawab**

### **Pasal V**

1. Setiap Negara Anggota wajib melaksanakan dan menegakkan hukum atau peraturan atau kebijakan yang telah diadopsi untuk memenuhi komitmen sesuai dengan Konvensi ini, berkenaan dengan kapal dan awak kapal di dalam wilayah hukumnya.



2. Setiap Negara Anggota wajib dalam wilayah hukumnya melaksanakan kewenangan hukum secara efektif dan mengawasi kapal-kapal yang mengibarkan bendera Negaranya melalui pembentukan sebuah sistem untuk memastikan pemenuhan persyaratan Konvensi ini, termasuk pemeriksaan rutin, pelaporan, pemantauan dan proses hukum sesuai hukum yang berlaku.
3. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa kapal-kapal yang mengibarkan bendera Negaranya memiliki sertifikat tenaga kerja maritim dan deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim sebagaimana dipersyaratkan dalam Konvensi ini.
4. Suatu kapal dimana Konvensi ini berlaku dapat, sesuai dengan hukum internasional, diperiksa oleh suatu Negara Anggota selain daripada Negara benderanya, ketika kapal tersebut berada di salah satu pelabuhannya untuk menentukan bilamana kapal tersebut telah memenuhi ketentuan yang dipersyaratkan dalam Konvensi.
5. Setiap Negara Anggota wajib, dalam wilayah hukumnya, melaksanakan kewenangan hukum secara efektif dan mengawasi jasa perekrutan dan penempatan awak kapal, apabila diatur dalam wilayahnya.
6. Setiap Negara Anggota wajib mencegah pelanggaran atas persyaratan dalam Konvensi ini dan wajib, sesuai dengan hukum internasional, menetapkan sanksi atau mengambil tindakan perbaikan menurut hukumnya yang memadai untuk mencegah terjadinya pelanggaran.
7. Setiap Negara Anggota wajib melaksanakan tanggung jawabnya menurut Konvensi ini sedemikian rupa untuk memastikan kapal yang mengibarkan bendera Negaranya yang belum meratifikasi Konvensi ini tidak menerima perlakuan yang lebih menguntungkan dari kapal-kapal yang mengibarkan bendera Negara yang telah meratifikasi Konvensi ini.

## **Peraturan dan Bagian A dan B dari Koda**

### **Pasal VI**

1. Peraturan dan ketentuan bagian A pada Koda bersifat wajib. Ketentuan bagian B pada Koda bersifat tidak wajib.
2. Setiap Negara Anggota wajib menghormati prinsip-prinsip dan hak-hak sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan dan menerapkan setiap Peraturan dengan cara sebagaimana ditetapkan dalam ketentuan-ketentuan yang terkait dengan Koda Bagian A. Selain itu, Negara Anggota wajib memberikan pertimbangan untuk melaksanakan tanggung jawabnya dengan cara sebagaimana diatur dalam Koda Bagian B
3. Suatu Negara Anggota yang tidak dalam kapasitas untuk menerapkan hak-hak dan prinsip-prinsip sebagaimana ditetapkan dalam Koda bagian A, kecuali apabila secara tegas diatur sebaliknya dalam Konvensi ini, melaksanakan Bagian A melalui ketentuan-ketentuan sesuai dengan peraturan perundang-undangannya atau kebijakan-kebijakan lain yang secara substansial setara dengan ketentuan Bagian A.
4. Tujuan tunggal dari ayat ke-3 Pasal ini, setiap hukum, peraturan, perjanjian bersama atau kebijakan pelaksanaan lainnya wajib dipertimbangkan setara secara substansial, dalam konteks Konvensi ini, apabila setiap Negara Anggota memenuhi bahwa:

- a) Negara tersebut kondusif untuk pencapaian maksimal dari maksud dan tujuan umum dari ketentuan-ketentuan Koda Bagian A tersebut; dan
- b) Negara tersebut memberlakukan ketentuan-ketentuan Koda Bagian A tersebut.

### **Konsultasi dengan Organisasi Pemilik Kapal dan Organisasi Pelaut**

#### **Pasal VII**

Setiap pengurangan, pengecualian atau penerapan fleksibel lainnya dari Konvensi ini yang memerlukan konsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut, dalam hal perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut tidak berada dalam satu negara yang sama, hanya dapat diputuskan oleh Negara Anggota tersebut, melalui konsultasi dengan Komite sebagaimana dirujuk dalam Pasal XIII.

#### **Pemberlakuan**

#### **Pasal VIII**

1. Ratifikasi resmi Konvensi ini wajib dikomunikasikan kepada Direktur Jenderal Kantor Pusat Organisasi Ketenagakerjaan Internasional untuk didaftarkan.
2. Konvensi ini wajib bersifat mengikat hanya untuk Negara Anggota Organisasi Ketenagakerjaan Internasional yang ratifikasinya telah didaftarkan kepada Direktur Jenderal.
3. Konvensi ini wajib mulai berlaku 12 bulan setelah tanggal pendaftaran ratifikasi oleh paling sedikit 30 Negara Anggota dengan memiliki total pangsa 33% *gross tonnage* kapal di dunia.
4. Setelah itu, Konvensi ini wajib mulai berlaku untuk setiap Negara Anggota 12 bulan setelah tanggal ratifikasi tersebut didaftarkan.

#### **Pengaduan**

#### **Pasal IX**

1. Setiap Negara Anggota yang telah meratifikasi Konvensi ini dapat mengadukan Konvensi ini setelah berakhirnya jangka waktu sepuluh tahun sejak tanggal Konvensi ini pertama kali mulai berlaku, dengan suatu tindakan yang dikomunikasikan kepada Direktur Jenderal Kantor Pusat Organisasi Ketenagakerjaan Internasional untuk pendaftarannya. Pengaduan tersebut wajib tidak berlaku sampai satu tahun setelah tanggal pendaftaran pengaduan tersebut.
2. Setiap Negara Anggota yang pada tahun setelah berakhirnya jangka waktu sepuluh tahun sebagaimana tersebut pada ayat 1 dalam Pasal ini, tidak melaksanakan hak pengaduan sebagaimana diatur dalam pasal ini, wajib terikat untuk sepuluh tahun berikutnya dan sesudahnya dapat mengadukan Konvensi ini pada saat berakhirnya setiap jangka waktu sepuluh tahun yang baru, sesuai dengan ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal ini.

## **Dampak Pemberlakuan**

### **Pasal X**

Konvensi ini merevisi Konvensi-konvensi sebagai berikut:

- Konvensi Usia Minimum (Laut), 1920 (No. 7)
- Konvensi Jaminan Pengangguran (Kecelakaan Kapal), 1920 (No. 8)
- Konvensi Penempatan Awak Kapal, 1920 (No. 9)
- Konvensi Pemeriksaan Kesehatan Awak Kapal Muda (Laut), 1921 (No. 16)
- Konvensi Persetujuan Pasal Awak Kapal, 1926 (No. 22)
- Konvensi Pemulangan Awak Kapal, 1926 (No. 23)
- Konvensi Sertifikat Kompetensi Personel, 1936 (No. 53)
- Konvensi Liburan Berbayar (Laut), 1936 (No. 54)
- Konvensi Tanggung Jawab Pemilik Kapal (Awak kapal Yang Sakit dan Terluka) 1936 (No. 55)
- Konvensi Asuransi Kesehatan (Laut), 1936 (No. 56)
- Konvensi Jam Kerja Dan Pengawakan (Laut), 1936 (No. 57)
- Konvensi Usia Minimum (Laut Revisi), 1936 (No. 58)
- Konvensi Makanan dan Katering (Awak Kapal), 1946 (No. 68)
- Konvensi Sertifikat Koki Kapal, 1946 (No. 69)
- Konvensi Jaminan Sosial (Awak Kapal), 1946 (No. 70)
- Konvensi Liburan Berbayar (Awak Kapal), 1946 (No. 72)
- Konvensi Pemeriksaan Kesehatan (Awak Kapal), 1946 (No. 73)
- Konvensi Sertifikat Kecakapan Anak Buah Kapal, 1946 (No. 74)
- Konvensi Akomodasi Awak Kapal, 1946 (No. 75)
- Konvensi Pengupahan, Jam Kerja Dan Pengawakan (Laut), 1946 (No. 76)
- Konvensi Liburan Berbayar (Awak Kapal, Revisi), 1949 (No. 91)
- Konvensi Akomodasi Awak Kapal (Revisi), 1949 (No. 92)
- Konvensi Pengupahan, Jam Kerja dan Pengawakan (Revisi), 1949 (No. 93)
- Konvensi Pengupahan, Jam Kerja dan Pengawakan (Revisi), 1958 (No. 109)
- Konvensi Akomodasi Awak Kapal (Ketetapan Tambahan), 1970 (No. 133)
- Konvensi Pencegahan Kecelakaan (Awak Kapal), 1970 (No. 134)
- Konvensi Kelanjutan Kepegawaian (Awak Kapal), 1976 (No. 145)
- Konvensi Cuti Tahunan Berbayar bagi Awak Kapal, 1976 (No. 146)
- Konvensi Pelayaran Niaga (Standar Minimum), 1976 (No. 147)
- Protokol Tahun 1996 tentang Konvensi Standar Minimum Pelayaran Niaga, 1976 (No. 147)
- Konvensi Kesejahteraan Awak Kapal, 1987 (No. 163)
- Konvensi Perlindungan Kesehatan dan Perawatan Medis (Awak Kapal), 1987 (No. 164)
- Konvensi Jaminan Sosial (Awak Kapal, Revisi), 1987 (No. 165)
- Konvensi Pemulangan Kembali Awak Kapal (Revisi), 1987 (No. 166)
- Konvensi Inspeksi Buruh (Awak Kapal), 1996 (No. 178)
- Konvensi Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, 1996 (No. 179)
- Konvensi Jam Kerja dan Pengawakan Kapal Laut, 1996 (No. 180)

## **Fungsi Lembaga Penyimpan**

### **Pasal XI**

1. Direktur Jenderal Kantor Pusat Organisasi Ketenagakerjaan Internasional wajib memberitahukan kepada semua Negara Anggota Organisasi Ketenagakerjaan Internasional

mengenai pendaftaran semua ratifikasi, penerimaan, dan pengaduan berdasarkan Konvensi ini;

2. Apabila ketentuan-ketentuan sebagaimana diatur pada ayat 3 dari Pasal VIII telah dipenuhi, Direktur Jenderal wajib memberitahukan kepada Negara Anggota Organisasi mengenai tanggal Konvensi akan mulai berlaku.

## **Pasal XII**

Direktur Jenderal Kantor Pusat Ketenagakerjaan Internasional wajib mengomunikasikan kepada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa Bangsa mengenai pendaftaran ratifikasi tersebut sesuai dengan Pasal 102 Piagam Perserikatan Bangsa Bangsa, seluruh rincian ratifikasi, penerimaan, dan pengaduan yang telah didaftarkan berdasarkan Konvensi ini.

## **Komite Tripartit Khusus**

### **Pasal XIII**

1. Badan Pengurus Kantor Pusat Ketenagakerjaan Internasional wajib menjaga berlakunya Konvensi ini dengan meninjau kembali secara terus-menerus, melalui suatu komite yang dibentuk sesuai dengan kompetensi khusus di bidang standar ketenagakerjaan maritim.
2. Untuk hal-hal yang terkait dengan Konvensi ini, Komite wajib terdiri dari dua perwakilan yang ditunjuk oleh Pemerintah dari setiap Negara Anggota yang telah meratifikasi Konvensi ini, dan perwakilan pemilik kapal dan pelaut yang ditunjuk oleh Badan Pengurus setelah berkonsultasi dengan Komisi Maritim Bersama.
3. Perwakilan Pemerintah dari Negara Anggota yang belum meratifikasi Konvensi ini dapat berpartisipasi dalam Komite tetapi wajib tidak mempunyai hak suara untuk setiap hal yang terkait dengan Konvensi ini. Badan Pengurus dapat mengundang organisasi-organisasi atau entitas-entitas lain untuk hadir dalam Komite tersebut sebagai pengamat.
4. Hak suara dari setiap perwakilan Pemilik Kapal dan Pelaut dalam Komite wajib dipertimbangkan sedemikian rupa untuk memastikan agar masing-masing kelompok pemilik kapal dan kelompok pelaut memiliki separuh hak suara dari jumlah pemerintah yang hadir pada pertemuan tersebut dan berhak memilih.

## **Perubahan Konvensi**

### **Pasal XIV**

1. Perubahan-perubahan atas setiap ketentuan dari Konvensi ini dapat ditetapkan oleh Konferensi Umum Organisasi Ketenagakerjaan Internasional dalam kerangka Pasal 19 Konstitusi Organisasi Ketenagakerjaan Internasional dan tata cara organisasi untuk penerimaan Konvensi. Perubahan-perubahan pada Koda dapat juga ditetapkan mengikuti prosedur-prosedur dalam Pasal XV;

2. Dalam hal Negara Anggota yang ratifikasi Konvensinya telah terdaftar sebelum pemberlakuan perubahan dimaksud, naskah perubahan wajib dikomunikasikan kepada mereka untuk diratifikasi. .
3. Dalam hal Negara Anggota Organisasi lain, naskah Konvensi sebagaimana telah diubah wajib dikomunikasikan kepada mereka untuk diratifikasi sesuai dengan Pasal 19 Konstitusi.
4. Suatu perubahan wajib dianggap telah diterima pada tanggal saat telah terdaftar ratifikasi, perubahan, atau Konvensi telah diubah, dalam hal terdapat, paling sedikit 30 Negara Anggota dengan total pangsa paling sedikit 33% *gross tonnage* kapal dunia.
5. Suatu perubahan yang diterima dalam kerangka Pasal 19 Konstitusi wajib bersifat mengikat hanya setelah Negara Anggota Organisasi yang ratifikasinya telah didaftarkan kepada Direktur Jenderal Kantor Pusat Organisasi Ketenagakerjaan Internasional.
6. Untuk setiap Negara Anggota sebagaimana dirujuk pada ayat 2 Pasal ini, suatu perubahan wajib mulai berlaku 12 bulan setelah tanggal penerimaan sebagaimana dirujuk pada ayat 4 Pasal ini atau 12 bulan setelah tanggal yang ratifikasi dari perubahan tersebut telah didaftarkan, pada tanggal yang lebih akhir.
7. Tunduk pada ayat 9 Pasal ini, untuk Negara Anggota sebagaimana dirujuk pada ayat 3 Pasal ini, Konvensi sebagaimana telah diubah wajib mulai berlaku 12 bulan setelah tanggal penerimaan sebagaimana dirujuk pada ayat 4 Pasal ini atau 12 bulan setelah tanggal yang ratifikasi Konvensinya telah didaftarkan, pada tanggal yang lebih akhir.
8. Untuk Negara Anggota yang ratifikasi Konvensinya telah didaftarkan sebelum penerimaan suatu perubahan tetapi belum meratifikasi perubahan tersebut, Konvensi ini wajib tetap berlaku tanpa perubahan tersebut.
9. Setiap Negara Anggota yang ratifikasi Konvensinya telah didaftarkan setelah penerimaan perubahan tersebut tetapi sebelum tanggal sebagaimana dirujuk pada ayat 4 Pasal ini, dengan suatu pernyataan yang mendampingi piagam ratifikasi tersebut, dapat menjelaskan bahwa ratifikasi terkait dengan Konvensi tanpa perubahan dimaksud. Dalam hal suatu ratifikasi disertai dengan suatu pernyataan, Konvensi wajib mulai berlaku untuk Negara Anggota yang bersangkutan 12 bulan setelah tanggal ratifikasi didaftarkan. Apabila suatu piagam ratifikasi tidak disertai dengan suatu pernyataan, atau apabila ratifikasi tersebut didaftarkan pada atau setelah tanggal sebagaimana dirujuk pada ayat 4, Konvensi wajib mulai berlaku untuk Negara Anggota yang bersangkutan 12 bulan setelah tanggal ratifikasi didaftarkan dan setelah mulai berlaku sesuai dengan ayat 7 Pasal ini, perubahan tersebut wajib bersifat mengikat untuk negara yang bersangkutan kecuali perubahan tersebut mengatur sebaliknya,

## **Perubahan Terhadap Koda**

### **Pasal XV**

1. Koda dapat diubah baik melalui prosedur sebagaimana yang ditetapkan dalam Pasal XIV atau kecuali diatur sebaliknya secara tegas, sesuai dengan prosedur sebagaimana ditetapkan dalam Pasal ini.
2. Suatu perubahan Koda dapat diusulkan kepada Direktur Jenderal Kantor Pusat Organisasi Ketenagakerjaan Internasional oleh Pemerintah dari setiap Negara Anggota Organisasi atau oleh kelompok perwakilan Pemilik Kapal atau kelompok perwakilan Pelaut yang telah

ditunjuk Komite sebagaimana dirujuk dalam Pasal XIII. Suatu perubahan yang diusulkan oleh suatu Pemerintah harus diusulkan oleh atau didukung oleh paling sedikit lima Pemerintah Negara Anggota yang telah meratifikasi Konvensi atau oleh kelompok perwakilan Pemilik Kapal atau Pelaut sebagaimana dirujuk pada ayat ini.

3. Setelah memverifikasi bahwa usulan perubahan memenuhi persyaratan ayat 2 dari Pasal ini, Direktur Jenderal wajib dengan segera mengkomunikasikan usulan tersebut, disertai dengan tanggapan atau saran apapun yang dianggap tepat, kepada semua Negara Anggota Organisasi, dengan permintaan untuk menyampaikan pengamatan atau saran terkait dengan usulan tersebut dalam jangka waktu enam bulan atau jangka waktu lain (yang wajib tidak kurang dari tiga bulan atau tidak lebih dari sembilan bulan) sebagaimana diatur dalam Badan Pengurus;
4. Pada akhir jangka waktu sebagaimana dirujuk pada ayat 3 Pasal ini, usulan tersebut, disertai dengan suatu rangkuman dari pengamatan atau saran apapun yang dibuat berdasarkan ayat tersebut wajib disampaikan kepada Komite untuk dimintakan pertimbangan dalam pertemuan. Suatu perubahan wajib dipertimbangkan sudah diterima oleh Komite apabila:
  - a. Paling sedikit setengah dari Pemerintah Negara Anggota yang telah meratifikasi diwakili dalam pertemuan tersebut yang usulannya dipertimbangkan, dan
  - b. Mayoritas dari paling sedikit dua pertiga dari Anggota Komite memilih untuk mendukung perubahan; dan
  - c. Mayoritas tersebut terdiri dari hak suara yang didukung paling sedikit oleh setengah dari Pemerintah yang memiliki hak suara, setengah dari Pemilik Kapal yang memiliki hak suara, dan setengah dari Pelaut yang memiliki hak suara dari Anggota Komite yang terdaftar pada pertemuan tersebut pada saat usulan dimaksud diajukan untuk dipilih.
5. Perubahan-perubahan yang diterima sesuai dengan ayat 4 dari Pasal ini wajib disampaikan kepada Konferensi sesi berikutnya untuk dimintakan penyetujuan. Penyetujuan dimaksud wajib mensyaratkan mayoritas dua pertiga hak suara yang diberikan para delegasi yang hadir. Apabila suara mayoritas tidak diperoleh, perubahan yang diusulkan wajib dirujuk kembali kepada Komite untuk dimintakan pertimbangan kembali apabila Komite menginginkan demikian,
6. Perubahan-perubahan yang disetujui oleh Konferensi wajib diberitahukan Direktur Jenderal kepada setiap Negara Anggota yang ratifikasi atas Konvensi ini telah didaftarkan sebelum tanggal penyetujuan oleh Konferensi. Negara-Negara Anggota sebagaimana dirujuk dibawah ini sebagai Negara Anggota Peratifikasi. Pemberitahuan tersebut wajib memuat suatu rujukan Pasal ini dan wajib mengatur jangka waktu untuk komunikasi setiap ketidaksepakatan resmi. Jangka waktu ini wajib selama dua tahun sejak tanggal pemberitahuan kecuali, pada saat persetujuan, Konferensi telah menetapkan suatu jangka waktu yang berbeda, yang wajib merupakan suatu jangka waktu paling sedikit satu tahun. Suatu salinan atas pemberitahuan tersebut wajib dikomunikasikan kepada Negara Anggota Organisasi lainnya sebagai informasi.
7. Suatu perubahan yang disetujui oleh Konferensi wajib dianggap telah diterima kecuali, pada akhir jangka waktu yang diatur, pernyataan resmi mengenai ketidaksepakatan telah diterima lebih dari 40 persen Negara Anggota yang telah meratifikasi dan mewakili tidak kurang dari 40 persen tonase kotor kapal dari Negara Anggota yang telah meratifikasi Konvensi.

8. Suatu perubahan yang dianggap telah diterima wajib mulai berlaku enam bulan setelah akhir jangka waktu yang diatur untuk seluruh Negara Anggota peratifikasi kecuali yang telah secara resmi menyatakan ketidaksepatannya sesuai dengan ayat 7 Pasal ini dan belum menarik ketidaksepatan tersebut sesuai dengan ayat 11. Namun demikian:
  - a. sebelum berakhirnya jangka waktu yang telah diatur, setiap Negara Anggota Peratifikasi dapat memberitahukan kepada Direktur Jenderal bahwa ia wajib terikat pada perubahan tersebut hanya setelah suatu pemberitahuan segera berikutnya mengenai penerimaannya; dan
  - b. Sebelum tanggal mulai berlaku perubahan tersebut, setiap Negara Anggota Peratifikasi dapat memberitahukan kepada Direktur Jenderal bahwa ia tidak akan memberlakukan perubahan itu untuk suatu jangka waktu tertentu.
9. Suatu perubahan yang merupakan pokok dari suatu pemberitahuan sebagaimana dirujuk pada ayat 8 (a) dari Pasal ini wajib mulai berlaku untuk Negara Anggota yang memberitahukan enam bulan setelah Negara Anggota tersebut memberitahukan kepada Direktur Jenderal mengenai penerimaan perubahan atau pada tanggal perubahan tersebut mulai berlaku pertama kali, pada tanggal yang lebih akhir
10. Jangka waktu sebagaimana dirujuk pada ayat 8 (b) pada Pasal ini wajib tidak berlaku melewati satu tahun sejak tanggal mulai berlakunya perubahan atau melewati setiap jangka waktu lebih lama sebagaimana ditetapkan oleh Konferensi pada saat penyetujuan perubahan tersebut.
11. Suatu Negara Anggota yang secara resmi telah menyatakan ketidaksepatannya dengan suatu perubahan dapat menarik ketidaksepatannya setiap saat. Apabila pemberitahuan mengenai penarikan tersebut diterima oleh Direktur Jenderal setelah perubahan mulai berlaku, perubahan tersebut wajib mulai berlaku untuk Negara Anggota dimaksud enam bulan setelah tanggal pemberitahuan didaftarkan.
12. Setelah diberlakukannya suatu perubahan, Konvensi hanya dapat diratifikasi setelah perubahan.
13. Untuk selanjutnya bahwa sertifikat tenaga kerja maritim berkaitan dengan permasalahan yang tercakup pada suatu perubahan Konvensi yang berlaku.
  - (a) Suatu Negara Anggota yang telah menerima perubahan tersebut tidak diwajibkan memperluas keuntungan Konvensi berkenaan dengan sertifikat tenaga kerja maritim yang diterbitkan bagi kapal-kapal yang mengibarkan bendera Negara Anggota lainnya dimana :
    - (i) berdasarkan ayat 7 Pasal ini, telah dinyatakan secara resmi ketidaksetujuan terhadap perubahan dan tidak mencabut ketidaksetujuan tersebut; atau
    - (ii) berdasarkan ayat 8 (a) Pasal ini, telah diberitahukan bahwa penerimaan perubahan tersebut merupakan pokok pemberitahuan dan tidak menerima perubahan tersebut.
  - (b) Suatu Negara Anggota yang telah menerima perubahan wajib memperluas keuntungan Konvensi yang berkaitan dengan sertifikat tenaga kerja maritim yang diterbitkan untuk kapal-kapal yang mengibarkan bendera Negara Anggota lainnya yang telah memberikan pemberitahuan, berdasarkan ayat 8 (b) Pasal ini, bahwa hal ini tidak memberikan pengaruh terhadap perubahan selama periode tertentu sesuai dengan ayat 10 Pasal ini.

## Bahasa-bahasa Resmi

### Pasal XVI

Naskah Bahasa Inggris dan Bahasa Perancis Konvensi ini sama-sama resmi

Catatan Penjelasan bagi Peraturan dan Koda Konvensi Tenaga Kerja Maritim

1. Catatan penjelasan ini, bukan merupakan bagian dari Konvensi Tenaga Kerja maritim, hanya dimaksudkan sebagai sebuah pedoman Konvensi;
2. Konvensi mencakup tiga bagian yang berbeda tetapi berkaitan dengan bagian: Pasal-pasal, Peraturan dan Koda..
3. Pasal-pasal dan peraturan-peraturan menetapkan hak dan prinsip utama dan kewajiban-kewajiban dasar dari Negara Anggota yang meratifikasi Konvensi. Pasal-pasal dan peraturan-peraturan hanya dapat diubah oleh Konferensi sesuai kerangka kerja Pasal 19 Konstitusi Organisasi Ketenagakerjaan Internasional (lihat Pasal XIV Konvensi);
4. Koda memuat rincian-rincian atas penerapan peraturan. Koda juga memuat Bagian A (Ketentuan-ketentuan wajib) dan Bagian B (Pedoman-pedoman tidak wajib). Koda dapat diubah melalui prosedur yang disederhanakan yang ditetapkan dalam Pasal XV Konvensi. Sejak Koda diterapkan secara rinci, maka perubahan terhadap Koda harus tetap ada dalam ruang lingkup umum Pasal-pasal dan Peraturan.
5. Koda dan Peraturan telah dikelompokkan secara umum dibawah lima judul :  
  
Judul 1 : Persyaratan minimum bagi awak kapal bekerja di atas kapal  
Judul 2 : Kondisi kerja.  
Judul 3 : Akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan dan katering.  
Judul 4 : Perlindungan kesehatan, perawatan medis, kesejahteraan dan jaminan sosial.  
Judul 5 : Pemenuhan dan penegakan.
6. Setiap Judul memuat kelompok ketentuan yang berkaitan dengan suatu prinsip atau hak tertentu (atau langkah penegakan dalam Judul 5), sesuai dengan penomoran. Kelompok pertama dalam Judul 1, misalnya, terdiri dari Peraturan 1.1, Standar A1.1 dan Pedoman B1.1 berkaitan dengan usia minimum;
7. Konvensi mempunyai tiga tujuan mendasar:
  - a. untuk menetapkan, dalam Pasal dan Peraturan, sekumpulan prinsip dan hak-hak;
  - b. untuk memperbolehkan, melalui Koda, tingkat fleksibilitas yang tepat mengenai cara Negara Anggota dalam menerapkan prinsip dan hak-hak tersebut; dan
  - c. untuk memastikan, melalui Judul 5, bahwa prinsip dan hak-hak adalah dipatuhi dan ditegakkan sebagaimana mestinya.
8. Ada dua wilayah utama untuk fleksibilitas dalam penerapan : pertama, yaitu peluang bagi suatu Negara Anggota—bilamana perlu (lihat Pasal VI, ayat 3), untuk memberlakukan



persyaratan terperinci Koda Bagian A melalui kesamaan isi (seperti yang didefinisikan dalam Pasal VI, ayat 4).

9. Wilayah kedua fleksibilitas dalam penerapan ditetapkan dengan menyusun persyaratan-persyaratan wajib dari ketentuan dalam bagian A, dengan cara yang lebih umum, sehingga menyisakan ruang lingkup yang lebih luas untuk tindakan tepat yang dipersiapkan di tingkat nasional. Pada kasus-kasus tersebut, pedoman tentang penerapan diberikan dalam Koda Bagian B. Dengan cara ini, Negara-negara Anggota yang telah meratifikasi Konvensi dapat mengetahui jenis tindakan yang diharapkan dari mereka menurut kewajiban umum terkait dalam Bagian A, serta tindakan yang tidak selalu diharuskan. Misalnya, Ketentuan A4.1, yang berkaitan dengan perawatan medis di atas kapal dan di darat, mengharuskan semua kapal untuk memberikan akses sesegera mungkin terhadap perawatan medis di atas kapal (ayat 1(b)) dan untuk "*membawa sebuah peti obat*" (ayat 4(a)). Pelaksanaan kewajiban terakhir ini disertai dengan itikad yang baik yang berarti lebih dari *kepemilikan sebuah peti obat* di atas masing-masing kapal. Petunjuk yang lebih tepat tentang apa yang dilibatkan (guna memastikan bahwa muatan-muatan petinya disimpan, digunakan dan dipelihara dengan benar) diberikan dalam Pedoman B4.1.1 terkait (ayat 4);
10. Negara Anggota yang telah meratifikasi Konvensi ini tidak terikat oleh pedoman dan, seperti yang diperlihatkan dalam ketentuan Judul 5 tentang pengawasan di pelabuhan negara, pemeriksaan-pemeriksaan yang hanya akan menangani ketentuan-ketentuan yang relevan dengan Konvensi ini (Pasal-pasal, Peraturan-peraturan dan Standar-standar dalam Bagian A). Akan tetapi, Negara Anggota diharuskan menurut ayat 2 Pasal VI untuk memberikan pertimbangan sebagaimana mestinya untuk menerapkan tanggungjawab mereka atas Koda Bagian A sebagaimana cara yang ditetapkan dalam Bagian B. Apabila, setelah mempertimbangkan sebagaimana mestinya Pedoman-pedoman yang berkaitan, suatu Negara Anggota memutuskan untuk mendukung rencana yang berbeda yang memastikan penyimpanan, penggunaan dan pemeliharaan muatan-muatan peti obat secara tepat (dengan mengambil contoh yang diberikan diatas) seperti yang diharuskan oleh Ketentuan dalam Bagian A, selanjutnya dapat diterima. Di sisi lain, dengan mengikuti pedoman yang diberikan dalam Bagian B, Negara Anggota terkait, dan juga badan-badan Organisasi Ketenagakerjaan Internasional yang bertanggungjawab atas peninjauan penerapan konvensi-konvensi perburuhan internasional, tentunya juga mempertimbangkan lebih jauh bahwa rencana yang telah didukung oleh Negara Anggota telah cukup untuk melaksanakan tanggungjawab sesuai dengan pedoman terkait bagian A yang berhubungan dengan pedoman tersebut

## **Peraturan dan Koda**

### **Judul 1. Persyaratan Minimum Bagi Awak Kapal yang Bekerja di atas Kapal.**

#### **Peraturan**

##### **Peraturan 1.1 - Usia Minimum**

Maksud: untuk memastikan bahwa tidak ada orang di bawah umur bekerja di atas kapal.

1. Tidak ada satu orang pun yang berada di bawah usia minimum dapat dipekerjakan atau terlibat atau bekerja di atas kapal;
2. Usia minimum pada saat awal mulai berlakunya Konvensi ini adalah 16 tahun

3. Suatu usia minimum yang lebih tinggi wajib dipersyaratkan sesuai dengan kekhususan sebagaimana diatur dalam Koda;

## **Standar**

### **Standar A1.1- Usia Minimum**

1. Penempatan pekerja, keterlibatan, atau bekerja di atas kapal bagi setiap orang di bawah usia 16 tahun wajib dilarang.
2. Bekerja malam hari bagi para awak kapal di bawah usia 18 tahun wajib dilarang. Untuk maksud Standar ini, "malam hari" dapat didefinisikan sesuai dengan hukum dan kebiasaan nasional. Ketentuan dimaksud wajib mencakup suatu jangka waktu paling sedikit sembilan jam dimulai tidak lebih daripada tengah malam dan berakhir tidak lebih awal daripada pukul 5 pagi.
3. Suatu pengecualian terhadap pemenuhan yang tegas terkait dengan pembatasan bekerja malam hari dapat dibuat oleh otoritas berwenang apabila:
  - a. pelatihan efektif bagi para awak kapal terkait, sesuai dengan program dan jadwal yang ditetapkan, akan berkurang; atau
  - b. sifat khusus dari tugas atau program pelatihan yang diakui mensyaratkan bahwa para awak kapal sebagaimana tercakup dalam pengecualian melaksanakan tugas-tugas pada malam hari dan otoritas menetapkan, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang terkait, bahwa pekerjaan itu tidak akan berbahaya bagi kesehatan atau kesejahteraan mereka.
4. Penempatan pekerja, keterlibatan atau bekerja bagi awak kapal di bawah usia 18 tahun wajib dilarang apabila pekerjaan itu cenderung berbahaya bagi kesehatan atau keselamatan mereka. Jenis-jenis pekerjaan tersebut wajib ditetapkan berdasarkan hukum atau peraturan nasional atau oleh otoritas berwenang, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang terkait sesuai dengan standar internasional.

## **Pedoman**

### **Pedoman B1.1 - Usia Minimum**

1. Saat mengatur pekerjaan dan kondisi tempat kerja, Negara Anggota wajib memberikan perhatian khusus terhadap kebutuhan orang-orang muda di bawah usia 18 tahun

## **Peraturan**

### **Peraturan 1.2 – Sertifikat Medik**

Maksud : untuk memastikan bahwa seluruh awak kapal sehat secara medik dalam melaksanakan tugas mereka di laut.

1. Para awak kapal wajib tidak bekerja di atas kapal kecuali mereka memiliki sertifikat medik yang layak untuk melaksanakan tugas-tugas mereka.
2. Pengecualian-pengecualian hanya dapat diizinkan sebagaimana diatur dalam Koda.

## **Standar**

### **Standar A1.2 - Sertifikat Medik**

1. Otoritas berwenang wajib mensyaratkan bahwa, sebelum mulai bekerja di atas suatu kapal, para awak kapal memiliki suatu sertifikat medik yang sah yang menyatakan bahwa mereka secara medik layak mengerjakan tugas-tugas yang harus dilakukan di laut.
2. Dalam rangka memastikan bahwa sertifikat medik benar-benar mencerminkan keadaan kesehatan para awak kapal, sejalan dengan tugas-tugas yang akan dilaksanakan, otoritas berwenang wajib, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang terkait, dan dengan memberikan pertimbangan untuk pedoman-pedoman internasional yang berlaku sebagaimana dirujuk dalam Koda Bagian B, menetapkan sifat pemeriksaan dan sertifikat medik tersebut.
3. Standar ini, tanpa mengurangi arti dari Konvensi internasional mengenai Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Tugas Jaga Pelaut, Tahun 1978, sebagaimana telah diubah (STCW). Suatu sertifikat medik yang diterbitkan sesuai dengan persyaratan STCW wajib diterima oleh otoritas berwenang, untuk maksud Peraturan 1.2 A. Suatu sertifikat medik yang memenuhi substansi persyaratan dimaksud, dalam hal awak kapal tidak tercakup dalam STCW, wajib diterima secara setara;
4. Sertifikat medik wajib diterbitkan oleh seorang praktisi medik yang memenuhi syarat atau, dalam hal suatu sertifikat semata-mata berkenaan dengan penglihatan, oleh seseorang yang diakui oleh otoritas berwenang sebagaimana telah memenuhi syarat untuk menerbitkan sertifikat tersebut. Praktisi-praktisi tersebut harus menikmati kebebasan profesional sepenuhnya dalam melaksanakan penilaian medik untuk melaksanakan prosedur-prosedur pemeriksaan medik.
5. Para awak kapal yang ditolak untuk mendapatkan sertifikat atau mempunyai keterbatasan bekerja, terutama mengenai waktu, wilayah kerja atau area perdagangan, wajib diberikan kesempatan untuk memperoleh pemeriksaan lebih lanjut oleh praktisi medik independen atau referensi medik independen.
6. Setiap sertifikat medik wajib menyatakan secara khusus bahwa:
  - a. Pendengaran dan penglihatan awak kapal, dan penglihatan warna dalam hal awak kapal yang dipekerjakan dalam kapasitas dimana mampu untuk melaksanakan pekerjaan yang diberikan dapat dipertanggungjawabkan yang dipengaruhi oleh penglihatan warna yang tidak sempurna, terpenuhi semuanya, dan
  - b. Para awak kapal yang bersangkutan tidak menderita dari semua kondisi medik yang cenderung diperburuk oleh pelayanan di laut atau membuat para awak kapal menjadi tidak layak untuk pelayaran dimaksud atau membahayakan kesehatan orang lain di atas kapal
  - c. Kecuali apabila dalam jangka waktu yang lebih singkat dipersyaratkan dengan alasan tugas-tugas khusus yang dilakukan oleh awak kapal yang bersangkutan atau dipersyaratkan di bawah STCW.
  - d. Sebuah sertifikat medik wajib berlaku untuk suatu jangka waktu maksimum dua tahun kecuali awak kapal berusia di bawah 18 tahun, dalam hal jangka waktu berlaku maksimum satu tahun;
  - e. sebuah sertifikasi penglihatan warna wajib berlaku untuk suatu jangka waktu maksimum enam tahun.

7. Dalam kasus-kasus mendesak, otoritas berwenang dapat memberikan izin awak kapal untuk bekerja tanpa sebuah sertifikat medik yang berlaku sampai di pelabuhan berikutnya yang ditentukan dimana awak kapal dapat memperoleh sebuah sertifikat medik dari praktisi medik yang memenuhi syarat, ditentukan bahwa :
  - a. jangka waktu izin tersebut tidak melebihi tiga bulan; dan
  - b. awak kapal yang bersangkutan memiliki sertifikat medik yang habis tanggal berlakunya.
  - c. apabila jangka waktu berlaku sebuah sertifikat berakhir dalam perjalanan, sertifikat wajib berlaku hingga pelabuhan berikutnya yang ditentukan dimana awak kapal bisa mendapatkan sebuah sertifikat medik dari praktisi medik yang memenuhi syarat, ditentukan dalam suatu jangka waktu tidak melebihi tiga bulan.
8. Sertifikat medik bagi awak kapal yang bekerja di atas kapal yang biasa terlibat dalam pelayaran internasional harus minimal diberikan dalam bahasa Inggris.

## **Pedoman**

### **Pedoman B1.2 - Sertifikat Medik**

#### **Pedoman B1.2.1 - Pedoman Internasional**

1. Otoritas berwenang, praktisi medik, para pemeriksa, pemilik kapal, perwakilan awak kapal dan semua orang lain yang terkait dengan pelaksanaan pemeriksaan kesehatan medik para calon awak kapal dan awak kapal yang sedang bekerja harus mengikuti *ILO/WHO Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Examinations for Seafarers*, termasuk versi-versi selanjutnya, dan setiap pedoman internasional lain yang berlaku yang diterbitkan oleh Organisasi Ketenagakerjaan Internasional, Organisasi Maritim Internasional, dan Organisasi Kesehatan Dunia.

## **Peraturan**

### **Peraturan 1.3 - Pelatihan Dan Kualifikasi**

Maksud: untuk memastikan bahwa awak kapal telah terlatih atau telah memenuhi syarat untuk melaksanakan tugas-tugas mereka di atas kapal.

1. Para awak kapal tidak wajib bekerja di atas sebuah kapal kecuali mereka terlatih atau bersertifikat kompetensi atau sebagai awak kapal yang berkompeten atau dalam keadaan lain memenuhi syarat untuk melaksanakan tugas-tugas mereka.
2. Para awak kapal tidak wajib diizinkan untuk bekerja di atas kapal, kecuali mereka telah berhasil menyelesaikan pelatihan untuk keselamatan diri di atas kapal.
3. Pelatihan dan sertifikasi sesuai dengan instrumen-instrumen wajib yang telah diadopsi oleh Organisasi Maritim Internasional wajib dipertimbangkan telah memenuhi ketentuan-ketentuan ayat 1 dan 2 Peraturan ini.
4. Setiap Negara Anggota, pada waktu pengesahan Konvensi ini, terikat oleh Sertifikasi Konvensi *Able Seamen, 1946 (No. 74)*, wajib melanjutkan pelaksanaan kewajiban-kewajiban di bawah Konvensi dimaksud kecuali dan sampai pada ketentuan-ketentuan yang diwajibkan mencakup pokok materi yang telah diterima oleh Organisasi Maritim Internasional dan berlaku, atau sampai melewati lima tahun sejak berlakunya Konvensi ini sesuai dengan ayat 3 pasal VIII, pada tanggal yang lebih akhir.

## **Peraturan 1.4 - Perekrutan Dan Penempatan**

Maksud : untuk memastikan bahwa awak kapal mempunyai akses untuk sebuah sistim perekrutan dan penempatan awak kapal yang efisien dan pengaturan yang baik.

1. Semua awak kapal wajib memiliki akses terhadap sistim yang efisien, memadai dan akuntabel untuk mencari pekerjaan di atas kapal tanpa dikenakan biaya bagi awak kapal.
2. Jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang beroperasi dalam wilayah suatu Negara Anggota wajib menyesuaikan dengan standar-standar yang ditetapkan dalam Koda;
3. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan, sehubungan dengan awak kapal yang bekerja di atas kapal yang mengibarkan bendera Negaranya, para pemilik kapal yang menggunakan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang bertempat di negara atau wilayah dimana Konvensi ini tidak berlaku, memastikan bahwa jasa tersebut sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang ditetapkan dalam Koda.

### **Standar**

#### **Standar A1.4 - Perekrutan dan Penempatan**

1. Setiap Negara Anggota yang menjalankan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh Pemerintah wajib memastikan bahwa jasa itu dijalankan secara tertib yang melindungi dan memajukan hak-hak tenaga kerja para awak kapal sebagaimana diatur dalam Konvensi ini;
2. Apabila suatu Negara Anggota mempunyai jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh swasta yang dilakukan di wilayahnya, yang tujuan utamanya adalah perekrutan dan penempatan para awak kapal atau yang merekrut dan menempatkan sejumlah awak kapal yang signifikan, wajib hanya dijalankan sesuai dengan sistem perizinan atau sertifikasi yang telah distandarkan, atau bentuk peraturan lainnya. Sistem ini wajib ditetapkan, dimodifikasi atau diubah hanya setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang terkait. Dalam hal terdapat keraguan sebagaimana dimaksud dalam Konvensi ini berlaku terhadap suatu jasa perekrutan dan penempatan oleh swasta, permasalahan tersebut wajib ditetapkan oleh otoritas berwenang di setiap Negara Anggota setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut terkait. Penambahan yang tidak semestinya terhadap jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh swasta wajib tidak didukung.
3. Ketentuan-ketentuan pada ayat 2 dari Standar ini juga wajib berlaku – sebesar-besarnya sebagaimana ditetapkan oleh otoritas berwenang, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut terkait, yang sesuai dengan konteks jasa perekrutan dan penempatan yang dijalankan oleh organisasi pelaut di wilayah Negara Anggota untuk penyediaan awak kapal yang merupakan warga negara dari Negara Anggota yang kapalnya mengibarkan bendera. Jasa tersebut dicakup oleh ayat ini untuk memenuhi ketentuan sebagai berikut ini :
  - a. Jasa perekrutan dan penempatan dijalankan sesuai dengan perjanjian kerja bersama antara organisasi pelaut dengan pemilik kapal;
  - b. Baik organisasi pelaut maupun pemilik kapal berdasarkan wilayah Negara Anggota;

- c. Negara Anggota mempunyai hukum atau peraturan nasional atau suatu prosedur untuk mengesahkan atau mendaftarkan perjanjian kerja bersama yang mengizinkan pelaksanaan jasa perekrutan dan penempatan;
  - d. Jasa perekrutan dan penempatan dijalankan secara tertib dan kebijakan-kebijakan yang sesuai untuk melindungi dan memajukan hak-hak penempatan awak kapal sebanding dengan ketentuan pada ayat 5 dari Standar ini.
4. Tidak satupun dalam Standar ini atau Peraturan 1.4 wajib dianggap:
- a. mencegah suatu Negara Anggota untuk mempertahankan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh pemerintah secara bebas dalam kerangka kerja dari suatu kebijakan untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan para awak kapal dan pemilik kapal, apakah itu merupakan bagian dari, atau dikoordinir dengan, sebuah layanan pekerjaan publik untuk semua pekerja dan pemberi kerja; atau
  - b. Membebaskan pada suatu Negara Anggota kewajiban untuk menetapkan suatu sistem operasional jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh swasta di wilayahnya.
5. Suatu Negara Anggota yang menerapkan suatu sistem sebagaimana dirujuk pada ayat 2 dari Standar ini wajib, sesuai dengan peraturan perundang-undangannya atau kebijakan lainnya, serendah-rendahnya:
- a. melarang jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang menggunakan cara-cara, mekanisme atau daftar yang dimaksudkan untuk mencegah atau menghalangi para awak kapal untuk memperoleh pekerjaan yang sesuai dengan kualifikasi mereka;
  - b. mensyaratkan bahwa tidak ada biaya atau pungutan-pungutan lain untuk perekrutan atau penempatan awak kapal atau penyediaan yang ditanggung secara langsung atau tidak langsung, baik secara keseluruhan maupun sebagian, oleh awak kapal, selain daripada ongkos awak kapal memperoleh sertifikat medik nasional yang sah, buku pelaut dan paspor atau dokumen perjalanan pribadi yang serupa, tidak termasuk, bagaimanapun, ongkos untuk visa, yang wajib ditanggung oleh pemilik kapal; dan
  - c. memastikan bahwa jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang dijalankan di wilayahnya:
    - i. memelihara suatu daftar yang mutakhir dari seluruh awak kapal yang direkrut atau ditempatkan melalui mereka, yang akan disiapkan untuk diperiksa oleh otoritas berwenang;
    - ii. memastikan bahwa para awak kapal diberitahu mengenai hak dan kewajiban berdasarkan perjanjian kerjanya sebelum atau dalam proses perikatan dan bahwa pengaturan yang sesuai tersebut dibuat untuk para awak kapal untuk memeriksa perjanjian kerjanya sebelum dan sesudah ditandatangani dan mereka menerima salinan perjanjian tersebut;
    - iii. memverifikasi bahwa para awak kapal yang direkrut atau ditempatkan oleh mereka dikualifikasikan dan memiliki dokumen yang diperlukan untuk pekerjaan yang terkait, dan bahwa perjanjian kerja para awak kapal sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan setiap perjanjian kerja bersama yang merupakan bagian dari perjanjian kerjanya;

- iv. Memastikan selama dapat diterapkan, pemilik kapal memiliki cara untuk melindungi para awak kapal agar tidak terlantar di pelabuhan asing;
  - v. Memeriksa dan menanggapi setiap keluhan terkait dengan seluruh kegiatan jasa tersebut dan menyarankan kepada otoritas berwenang terhadap setiap keluhan yang tidak terselesaikan;
  - vi. Membentuk suatu sistem perlindungan, melalui asuransi atau kebijakan yang sesuai dan setara, untuk memberikan kompensasi bagi awak kapal atas kehilangan finansial yang mungkin terjadi sebagai akibat kegagalan suatu jasa perekrutan dan penempatan atau pemilik kapal yang relevan berdasarkan perjanjian kerja awak kapal dalam memenuhi kewajibannya kepada awak kapal.
6. Otoritas berwenang wajib mengawasi dan mengendalikan secara saksama terhadap semua jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang dijalankan di wilayah Negara Anggota yang terkait. setiap izin atau sertifikat atau otorisasi yang serupa untuk pelaksanaan jasa oleh swasta di wilayahnya diberikan atau diperbarui hanya setelah verifikasi yang jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang terkait tersebut memenuhi persyaratan peraturan perundang-undangan nasional.
  7. Otoritas berwenang wajib memastikan ketersediaan prosedur dan perlengkapan yang memadai untuk penyelidikan, apabila diperlukan, mengenai keluhan-keluhan kegiatan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal, apabila memungkinkan, melibatkan perwakilan pemilik kapal dan perwakilan pelaut.
  8. Setiap Negara Anggota yang telah meratifikasi Konvensi ini, sejauh dapat diterapkan, wajib menginformasikan kepada warga negaranya mengenai permasalahan yang mungkin terjadi apabila bekerja di atas kapal berbendera Negara Anggota yang belum meratifikasi Konvensi sampai Negara Anggota tersebut dinyatakan menerapkan standar yang sama dengan Konvensi ini. Kebijakan-kebijakan yang diambil oleh negara yang telah meratifikasi, tidak boleh bertolak belakang dengan prinsip pergerakan bebas awak kapal sebagaimana diatur dalam perjanjian-perjanjian tersebut, yang kedua negara terkait kemungkinan menjadi para pihak.
  9. Setiap Negara Anggota yang telah meratifikasi konvensi ini, wajib mensyaratkan pemilik-pemilik kapal yang berbendera Negara Anggota, yang memanfaatkan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal di negara atau wilayah yang tidak memberlakukan konvensi ini, untuk memastikan, sejauh dapat diterapkan, layanan jasa tersebut memenuhi persyaratan Standar ini.
  10. Tidak satu pun dalam Standar ini dapat dipahami sebagai pengurangan kewajiban dan tanggung jawab pemilik kapal atau Negara Anggota yang kapal-kapalnya berbendera Negara Anggota tersebut.

## **Pedoman**

### **Pedoman B1.4 - Perekrutan dan Penempatan**

#### **Pedoman B1.4.1 - Pedoman Organisasi dan Pedoman Pelaksanaan**

1. Saat memenuhi kewajiban-kewajibannya berdasarkan Standar A1.4 ayat 1, otoritas berwenang seharusnya mempertimbangkan:

- a. mengambil kebijakan yang diperlukan untuk meningkatkan kerja sama efektif antar jasa perekrutan dan penempatan awak kapal, baik milik pemerintah maupun swasta;
  - b. Kebutuhan dari industri maritim baik di tingkat nasional maupun internasional, ketika mengembangkan program-program pelatihan untuk para pelaut yang merupakan bagian dari awak kapal, yang bertanggung jawab terhadap keselamatan pelayaran dan pencegahan polusi, dengan keikutsertaan para pemilik kapal, pelaut, dan lembaga pelatihan yang terkait.
  - c. membuat pengaturan-pengaturan yang tepat untuk kerja sama antara perwakilan dari organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut dalam pengaturan dan pelaksanaan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh pemerintah, apabila ada;
  - d. menentukan, berkenaan dengan hak pribadi dan kebutuhan untuk melindungi kerahasiaan, kondisi-kondisi mengenai data pribadi para awak kapal yang mungkin diproses oleh jasa perekrutan dan penempatan awak kapal, termasuk pengumpulan, penyimpanan, penggabungan, dan komunikasi data tersebut kepada pihak ketiga;
  - e. menjaga suatu pengaturan untuk pengumpulan dan analisis semua informasi yang relevan mengenai bursa kerja maritim, termasuk pasokan pelaut yang terkini dan prospektif yang bekerja sebagai awak kapal yang digolongkan berdasarkan umur, jenis kelamin, tingkat jabatan, dan kualifikasi, serta persyaratan industrial, pengumpulan data berdasarkan umur atau jenis kelamin yang hanya diizinkan untuk keperluan statistik atau digunakan dalam kerangka kerja suatu program yang mencegah diskriminasi berdasarkan umur atau jenis kelamin;
  - f. memastikan bahwa petugas dari otoritas berwenang yang bertanggung jawab atas pengawasan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal, baik yang dikelola oleh pemerintah maupun swasta untuk awak kapal yang bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran pencegahan polusi harus mendapatkan pelatihan yang sesuai dengan standar, termasuk memiliki masa layar yang diakui dan pengetahuan yang relevan dengan industri maritim, termasuk instrumen-instrumen maritim internasional yang relevan tentang pelatihan, sertifikasi, dan standar ketenagakerjaan;
  - g. penetapan standar pelaksanaan dan pengadopsian kode etik dan praktik-praktik etika bagi jasa perekrutan dan penempatan awak kapal; dan
  - h. melakukan pengawasan perijinan atau sistem sertifikasi berbasis pada sistem standar kualitas.
2. Dalam menetapkan sistem sebagaimana dirujuk dalam Standar A1.4 ayat 2, setiap Negara Anggota seharusnya menimbang untuk mensyaratkan jasa perekrutan dan penempatan awak kapal yang sudah ada di wilayahnya, untuk mengembangkan dan menjaga praktik-praktik operasional yang dapat diverifikasi. Praktik-praktik operasional ini bagi jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh swasta dan, sejauh dapat diterapkan, untuk jasa perekrutan dan penempatan awak kapal oleh pemerintah, harus memperhatikan hal-hal berikut ini:
- a. pemeriksaan kesehatan, dokumen-dokumen identitas para awak kapal dan hal-hal lain sebagaimana mungkin dipersyaratkan bagi awak kapal untuk memperoleh pekerjaan;
  - b. menjaga, berkenaan dengan hak pribadi dan kebutuhan untuk melindungi kerahasiaan, catatan-catatan yang menyeluruh dan lengkap mengenai awak kapal yang dilindungi



oleh sistem perekrutan dan penempatannya, yang seharusnya meliputi , tetapi tidak terbatas pada:

- (i) kualifikasi awak kapal;
  - (ii) catatan pekerjaan;
  - (iii) data pribadi yang relevan dengan pekerjaan; dan
  - (iv) data kesehatan yang relevan dengan pekerjaan;
- c. memutakhirkan daftar kapal-kapal yang jasa perekrutan dan penempatan awak kapal menyediakan para awak kapalnya dan memastikan bahwa terdapat sarana pada jasa tersebut yang dapat dihubungi dalam keadaan darurat setiap waktu;
- d. prosedur-prosedur untuk memastikan bahwa awak kapal tidak dieksploitasi oleh jasa perekrutan dan penempatan awak kapal atau oleh personel yang terkait dengan penawaran pekerjaan pada kapal-kapal tertentu atau oleh perusahaan-perusahaan tertentu;
- e. prosedur-prosedur untuk mencegah kemungkinan eksploitasi terhadap awak kapal yang muncul dari pemberian uang muka atau transaksi keuangan lainnya antara pemilik kapal dengan pelaut yang difasilitasi oleh jasa perekrutan dan penempatan awak kapal;
- f. secara terang-terangan mengumumkan biaya-biaya, jika ada, yang harus ditanggung oleh awak kapal di dalam proses perekrutan;
- g. memastikan bahwa setiap awak kapal diinformasikan mengenai setiap kondisi tertentu yang melekat pada pekerjaan yang mereka dapat dan kebijakan-kebijakan pemilik kapal mengenai pekerjaan mereka itu.
- h. prosedur-prosedur yang sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan yang berhubungan dengan kasus-kasus ketidakmampuan atau ketidakdisiplinan, yang konsisten dengan hukum dan kebiasaan nasional serta, apabila dapat diterapkan, dengan kesepakatan bersama;
- i. prosedur-prosedur untuk memastikan, sejauh dapat diterapkan, bahwa seluruh sertifikat dan dokumen wajib yang diserahkan untuk mendapatkan pekerjaan adalah yang termutakhir dan tidak diperoleh dengan cara curang dan rujukan kerjanya dapat diverifikasi;
- j. prosedur-prosedur untuk memastikan bahwa permintaan terhadap informasi atau saran dari keluarga awak kapal pada saat para awak kapal berada di laut, ditangani dengan segera, secara simpatik, dan tanpa biaya; dan
- k. memverifikasi bahwa kondisi kerja di atas kapal, tempat para awak kapal ditempatkan, sesuai dengan perjanjian kerja bersama yang berlaku yang ditetapkan antara pemilik kapal dan perwakilan organisasi pelaut serta, sebagai suatu kebijakan, menyediakan awak kapal hanya untuk pemilik kapal yang mengajukan syarat dan ketentuan kerja kepada awak kapal yang memenuhi hukum atau peraturan yang berlaku atau perjanjian bersama.
3. Pertimbangan seharusnya diberikan untuk mendorong kerja sama internasional antara Negara Anggota dan organisasi yang relevan, seperti:

- a. pertukaran informasi secara sistematis mengenai industri dan bursa kerja maritim secara bilateral, regional, dan multilateral;
- b. pertukaran informasi mengenai perundang-undangan pekerja maritim;
- c. harmonisasi kebijakan-kebijakan, metode-metode kerja, dan perundang-undangan yang mengatur perekrutan dan penempatan awak kapal;
- d. perbaikan prosedur dan kondisi bagi perekrutan dan penempatan awak kapal internasional; dan
- e. perencanaan tenaga kerja, dengan memperhatikan permintaan dan penawaran awak kapal dan persyaratan industri maritim.

## **Judul 2. Kondisi Kerja**

### **Peraturan**

#### **Peraturan 2.1 - Perjanjian Kerja Laut**

Maksud: memastikan bahwa pelaut mempunyai perjanjian kerja yang adil:

1. Syarat dan ketentuan kerja pelaut wajib ditetapkan atau merujuk pada perjanjian tertulis yang jelas dapat ditegakkan secara hukum dan wajib konsisten dengan standar-standar sebagaimana tercantum dalam Koda.
2. Perjanjian kerja laut wajib disepakati oleh para pelaut berdasarkan kondisi-kondisi yang memastikan bahwa pelaut memiliki kesempatan untuk meninjau kembali dan meminta saran mengenai syarat dan ketentuan dalam perjanjian tersebut dan tanpa tekanan menerimanya sebelum penandatanganan.
3. Selama masih sesuai dengan hukum dan kebiasaan nasional Negara Anggota, perjanjian kerja laut wajib dipahami untuk menggabungkan setiap perjanjian kerja bersama yang berlaku.

### **Standar**

#### **Standar A2.1 - Perjanjian Kerja Laut**

1. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan hukum atau peraturan yang mensyaratkan bahwa kapal-kapal yang berbendera Negara Anggota memenuhi persyaratan berikut ini:
  - (a) para pelaut yang bekerja di atas kapal yang berbendera Negara Anggota, wajib memiliki perjanjian kerja laut yang ditandatangani, baik oleh pelaut dan pemilik kapal maupun perwakilan pemilik kapal (atau, apabila mereka bukan pekerja, bukti kontraktual, atau pengaturan yang serupa) yang memberikan mereka kondisi pekerjaan dan kehidupan yang layak di atas kapal seperti yang dipersyaratkan oleh Konvensi ini;
  - (b) pelaut yang menandatangani perjanjian kerja laut wajib diberikan kesempatan untuk memeriksa dan meminta saran mengenai perjanjian tersebut sebelum penandatanganan serta fasilitas-fasilitas sebagaimana diperlukan untuk memastikan bahwa mereka telah menandatangani suatu perjanjian tanpa tekanan dengan pemahaman yang mencukupi mengenai hak dan tanggung jawab mereka;
  - (c) pemilik kapal dan pelaut bersangkutan wajib masing-masing memiliki dokumen asli perjanjian kerja laut yang ditandatangani kedua belah pihak;

- (d) kebijakan wajib diambil untuk memastikan bahwa informasi yang jelas mengenai kondisi-kondisi pekerjaan mereka dapat diperoleh secara mudah di atas kapal oleh pelaut, termasuk nakhoda, dan bahwa informasi tersebut, termasuk suatu salinan perjanjian kerja laut, dan juga bisa diakses untuk ditinjau kembali oleh para petugas dari otoritas berwenang, termasuk di pelabuhan-pelabuhan yang akan dikunjungi; dan
  - (e) pelaut wajib diberi suatu dokumen yang memuat catatan mengenai pekerjaan mereka di atas kapal.
2. Apabila suatu perjanjian kerja bersama membentuk seluruh atau sebagian dari perjanjian kerja laut, salinan perjanjian itu wajib tersedia di atas kapal. Apabila bahasa perjanjian kerja laut dan setiap perjanjian kerja bersama yang berlaku bukan merupakan bahasa Inggris, yang berikut ini juga wajib disediakan dalam bahasa Inggris (kecuali untuk kapal-kapal yang hanya berlayar di dalam negeri):
- (a) salinan bentuk standar dari perjanjian tersebut; dan
  - (b) bagian-bagian dari perjanjian kerja bersama yang tunduk pada pemeriksaan negara pelabuhan berdasarkan Peraturan 5.2.
3. Dokumen sebagaimana dirujuk pada ayat 1(e) dari Standar ini *wajib tidak memuat* setiap pernyataan menyangkut kualitas kerja awak kapal atau menyangkut upahnya. Bentuk dokumen itu, hal-hal khusus yang akan dicatat dan cara hal-hal tersebut akan dimasukkan wajib ditentukan berdasarkan hukum nasional.

Keterangan : kalimat "*wajib tidak dimuat*" dapat diartikan dengan kata dilarang.

4. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan peraturan perundang-undangan yang menguraikan hal-hal yang akan dimasukkan ke seluruh perjanjian kerja laut yang diatur oleh hukum nasionalnya. Perjanjian kerja laut, dalam segala hal wajib memuat hal-hal khusus berikut ini:
- (a) nama lengkap, tanggal lahir atau usia, dan tempat lahir pelaut;
  - (b) nama dan alamat pemilik kapal;
  - (c) tempat di mana dan tanggal pada saat perjanjian kerja laut ditandatangani;
  - (d) jabatan pelaut yang akan dipekerjakan;
  - (e) jumlah upah pelaut atau apabila memungkinkan rumusan yang digunakan untuk menghitungnya ;
  - (f) Jumlah cuti tahunan yang dibayar atau apabila memungkinkan rumusan yang digunakan untuk menghitungnya;
  - (g) pengakhiran perjanjian dan ketentuan-ketentuan daripadanya, termasuk:
    - (i) apabila perjanjian telah dibuat untuk jangka waktu tidak terbatas, ketentuan-ketentuan yang memperkenankan salah satu pihak untuk mengakhirinya, serta jangka waktu pemberitahuan yang dipersyaratkan, yang wajib tidak kurang bagi pemilik kapal daripada bagi awak kapal;
    - (ii) apabila perjanjian tersebut telah dibuat untuk suatu jangka waktu tertentu, tanggal berakhirnya ditetapkan; dan
    - (iii) apabila perjanjian tersebut telah dibuat untuk suatu perjalanan, pelabuhan tujuan dan masa berlakunya harus berakhir setelah kedatangan kapal sebelum pelaut tersebut seharusnya diturunkan;
  - (h) manfaat perlindungan jaminan kesehatan dan jaminan sosial yang akan diberikan kepada pelaut oleh pemilik kapal;
  - (i) hak pemulangan pelaut;

- (j) rujukan untuk perjanjian kerja bersama, apabila memungkinkan; dan
  - (k) setiap hal khusus lainnya yang mungkin dipersyaratkan oleh hukum nasional.
5. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan hukum atau peraturan yang menetapkan jangka waktu pemberitahuan minimum yang akan diberikan kepada awak kapal dan pemilik kapal untuk pengakhiran awal dari perjanjian kerja laut. Jangka waktu minimum ini wajib ditetapkan setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang bersangkutan, tetapi wajib tidak lebih singkat dari tujuh hari.
  6. Suatu jangka waktu pemberitahuan lebih singkat daripada jangka waktu minimum dapat diberikan dalam keadaan yang diakui berdasarkan hukum nasional atau peraturan perundang-undangan atau perjanjian kerja bersama yang berlaku yang membenarkan pengakhiran perjanjian kerja tersebut pada jangka waktu yang lebih singkat atau tanpa pemberitahuan. Dalam menentukan keadaan tersebut, setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa kebutuhan pelaut untuk mengakhiri perjanjian kerja yang lebih singkat atau tanpa pemberitahuan dengan alasan belas kasihan atau alasan mendesak dapat dipertimbangkan tanpa hukuman.

## **Pedoman**

### **Pedoman B.2.1 - Perjanjian Kerja Laut**

#### **Pedoman B.2.1 - Rekam Jejak Kerja**

Dalam menentukan hal-hal yang akan dicatat dalam rekam jejak kerja sebagaimana dirujuk pada Standar A.2.1, ayat 1(e), Setiap Negara Anggota seharusnya memastikan bahwa dokumen ini memuat informasi yang mencukupi, dengan terjemahan dalam bahasa Inggris, untuk memudahkan perolehan pekerjaan selanjutnya atau memenuhi persyaratan dalam masa layar untuk meningkatkan kemampuan atau promosi. Buku penurunan pelaut dapat memenuhi persyaratan ayat 1(e) dari Standar ini.

## **Peraturan**

### **Peraturan 2.2 – Upah**

Maksud : untuk memastikan bahwa awak kapal dibayar atas jasa mereka.

Semua awak kapal wajib dibayar atas pekerjaan mereka secara teratur dan penuh sesuai dengan perjanjian kerja mereka.

## **Standar**

### **Standar A2.2 - Upah**

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan pembayaran-pembayaran yang terkait dengan pekerjaan awak kapal yang bekerja di atas kapal yang berbendera Negara Anggota dilakukan tidak lebih lama dari pada jangka waktu satu bulan dan sesuai dengan perjanjian kerja bersama yang berlaku.
2. Awak kapal wajib diberikan rekening pembayaran bulanan dan sejumlah uang yang dibayarkan, termasuk upah, pembayaran tambahan dan nilai tukar yang digunakan dimana pembayaran tersebut telah dilakukan dalam suatu mata uang atau dari suatu nilai tukar yang berbeda dari nilai tukar yang disepakati.
3. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa pemilik kapal mengambil kebijakan, sebagaimana tercantum pada ayat 4 dari Standar ini, untuk menyediakan awak kapal sarana untuk mengirimkan seluruh atau sebagian daripada pendapatan mereka kepada keluarga atau yang menjadi tanggungannya atau para penerima sah.

4. Kebijakan yang memastikan bahwa para awak kapal dapat mengirimkan pendapatan mereka kepada keluarga mereka meliputi:
  - (a) suatu sistem untuk memungkinkan awak kapal, pada saat memulai pekerjaan atau selama bekerja, untuk membagi, apabila mereka menginginkan, sebagian dari upah mereka untuk dikirimkan dengan jangka waktu yang teratur kepada keluarga mereka melalui pengiriman antar bank atau dengan cara yang sejenis; dan
  - (b) suatu persyaratan bahwa pembagian seharusnya dikirimkan tepat waktu dan secara langsung kepada seseorang atau orang-orang yang ditunjuk oleh awak kapal;
5. Setiap biaya atas jasa sebagaimana dirujuk pada ayat 3 dan 4 dalam Standar ini wajib dihitung dalam jumlah yang wajar, dan sesuai dengan nilai tukar mata uang, kecuali ditetapkan lain, wajib, sesuai hukum atau peraturan nasional, menggunakan nilai tukar pasar yang berlaku atau nilai tukar resmi dan tidak merugikan awak kapal;
6. Setiap Negara Anggota yang menerapkan hukum atau peraturan nasional yang mengatur upah awak kapal wajib memberikan pertimbangan terhadap pedoman sebagaimana tercantum dalam Bagian B dari Koda ini.

#### **Pedoman**

#### **Pedoman B.2.2 - Upah**

#### **Pedoman B.2.2 - Definisi Khusus**

Untuk maksud Pedoman ini, istilah:

- (a) **able seafarer** adalah pelaut yang dianggap berkompeten untuk melaksanakan setiap pekerjaan yang mungkin diperlukan dalam jabatan *rating* yang bekerja pada bagian navigasi, selain pekerjaan seorang *rating* pengawas atau *rating* khusus, atau yang ditetapkan oleh hukum, peraturan atau kebiasaan nasional, atau oleh perjanjian kerja bersama
- (b) **gaji pokok atau upah pokok** adalah sejumlah pembayaran, bagaimanapun komposisinya, untuk waktu kerja normal; tidak termasuk pembayaran lembur yang dikerjakan, bonus, uang harian, uang cuti berbayar atau setiap tambahan pendapatan lainnya;
- (c) **upah gabungan** adalah upah atau penghasilan yang meliputi gaji pokok dan tunjangan terkait lainnya; suatu upah gabungan dapat meliputi kompensasi atas seluruh waktu kerja lembur yang dikerjakan dan seluruh tunjangan terkait lainnya, atau dapat meliputi hanya tunjangan tertentu dalam sebuah bagian dari upah gabungan
- (d) **jam kerja** adalah waktu yang diperlukan awak kapal untuk melakukan pekerjaan selama di atas kapal;
- (e) **Waktu kerja lembur** adalah waktu kerja yang melebihi jam kerja normal

#### **Pedoman B.2.2.2 - Perhitungan dan pembayaran**

1. Bagi awak kapal yang memiliki pendapatan meliputi kompensasi yang terpisah atas kerja lembur:
  - (a) untuk tujuan penghitungan upah, jam kerja normal di laut dan di pelabuhan tidak boleh melebihi delapan jam per hari;

- (b) untuk tujuan penghitungan lembur, jumlah jam kerja normal per minggu yang dicakup oleh gaji pokok atau upah pokok seharusnya ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional, apabila tidak ditetapkan dalam perjanjian kerja bersama, tetapi seharusnya tidak melebihi 48 jam per minggu; perjanjian kerja bersama dapat memberikan perbedaan tetapi tidak kurang dari perlakuan yang menguntungkan;
- (c) tingkat kompensasi untuk lembur, yang tidak boleh kurang dari satu seperempat kali gaji pokok atau upah pokok per jam, harus ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau oleh perjanjian kerja bersama, apabila dapat diterapkan; dan
- (d) catatan seluruh kerja lembur seharusnya disimpan oleh nakhoda, atau seseorang yang ditunjuk oleh nakhoda tersebut, dan disetujui oleh awak kapal yang tidak lebih dari jangka waktu satu bulan.

2. Bagi awak kapal yang upahnya secara keseluruhan atau sebagian digabungkan:

- (a) perjanjian kerja laut seharusnya menguraikan secara jelas, apabila sesuai, jumlah jam kerja yang diharapkan oleh awak kapal terkait dengan pendapatannya, dan setiap uang harian tambahan yang mungkin ditambahkan dalam upah gabungan, dan dalam keadaan tertentu;
- (b) apabila jam lembur per jam dibayarkan untuk kelebihan waktu kerja yang dikerjakan sebagaimana tercakup dalam upah gabungan, nilai per jam tidak boleh kurang dari satu seperempat kali upah pokok yang terkait dengan jam kerja normal sebagaimana didefinisikan pada ayat 1 dari Pedoman ini, prinsip yang sama seharusnya berlaku untuk jam kerja lembur yang termasuk ke dalam upah gabungan;
- (c) pendapatan untuk bagian keseluruhan atau sebagian upah gabungan mencerminkan jam kerja normal sebagaimana didefinisikan dalam ayat 1(a) Pedoman ini seharusnya tidak kurang dari upah minimum yang berlaku; dan
- (d) awak kapal yang upahnya sebagian digabungkan, catatan kerja lembur seharusnya disimpan dan disetujui sebagaimana yang ditetapkan dalam ayat 1 (d) Pedoman ini

3. Hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama dapat mengatur kompensasi untuk lembur atau untuk pekerjaan yang dikerjakan pada hari istirahat mingguan dan pada hari libur nasional setidaknya setara dengan waktu libur dan ketika kapal sandar atau cuti tambahan sebagai pengganti pendapatan atau kompensasi lain sebagaimana diberikan

4. Hukum atau peraturan nasional yang diterapkan setelah berkonsultasi dengan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut atau, apabila sesuai, perjanjian kerja bersama seharusnya mempertimbangkan prinsip-prinsip berikut:

- (a) pendapatan yang setara untuk pekerjaan yang bernilai setara seharusnya berlaku untuk semua awak kapal yang dipekerjakan di atas kapal yang sama tanpa diskriminasi berdasarkan ras, warna kulit, jenis kelamin, agama, paham politik, keturunan kewarganegaraan atau asal usul sosial;
- (b) perjanjian kerja laut yang menguraikan upah atau nilai upah yang berlaku seharusnya diberlakukan di atas kapal; informasi mengenai jumlah upah atau nilai upah tersebut seharusnya disediakan untuk setiap awak kapal, baik dengan memberikannya paling sedikit satu salinan informasi yang relevan yang telah ditandatangani kepada awak kapal dalam bahasa yang dipahami oleh awak kapal tersebut, atau dengan menempatkan

salinan perjanjian tersebut di tempat yang mudah diakses oleh awak kapal atau dengan cara lain yang tepat;

- (c) upah seharusnya dibayarkan dengan alat pembayaran yang sah; apabila sesuai, dapat dibayarkan melalui pengiriman antar bank, cek, cek pos atau surat perintah pembayaran;
  - (d) pada saat pengakhiran pembayaran semua pendapatan, seharusnya dibayar tanpa penundaan yang tidak semestinya;
  - (e) hukuman yang memadai atau pemulihan yang sesuai lainnya harus dikenakan oleh otoritas berwenang apabila pemilik kapal menunda dengan tidak semestinya atau gagal melakukan pembayaran atas semua pendapatan;
  - (f) upah seharusnya dibayarkan secara langsung ke rekening bank awak kapal yang sudah ditunjuk, kecuali mereka meminta sebaliknya secara tertulis;
  - (g) tunduk pada sub ayat (h) dari ayat ini, pemilik kapal seharusnya tidak membatasi kebebasan awak kapal untuk menghabiskan pendapatan mereka;
  - (h) Pengurangan pendapatan seharusnya diizinkan hanya jika:
    - (i) tidak ada pengurangan yang seharusnya dilakukan dari pendapatan awak kapal berkenaan dengan memperoleh atau mempertahankan pekerjaan.
    - (j) denda yang bersifat finansial terhadap awak kapal selain daripada yang diizinkan oleh hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama atau kebijakan-kebijakan lain seharusnya dilarang.
  - (k) otoritas berwenang seharusnya memiliki kewenangan untuk memeriksa toko dan layanan yang disediakan di atas kapal untuk memastikan bahwa harga yang adil dan wajar diberlakukan untuk manfaat bagi awak kapal bersangkutan; dan
  - (l) Sepanjang klaim dari awak kapal untuk upah dan jumlah lainnya berkenaan dengan pekerjaan yang tidak ditanggung sesuai dengan ketentuan Konvensi Internasional mengenai Gadai dan Hipotek Maritim, 1993, klaim dimaksud seharusnya dilindungi sesuai Konvensi Perlindungan Klaim Pekerja (Kepailitan Pengusaha), 1992 (No. 173).
5. Setiap Negara Anggota seharusnya, setelah berkonsultasi dengan perwakilan pemilik kapal dan organisasi pelaut, memiliki prosedur untuk menyelidiki keluhan yang tercantum dalam Pedoman ini.

### ***Pedoman B2.2.3 - Upah Minimum***

1. Tanpa mengurangi arti dari prinsip perundingan bersama yang bebas, setiap Negara Anggota seharusnya, setelah berkonsultasi dengan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut, menetapkan prosedur untuk menetapkan upah minimum bagi awak kapal. Perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut seharusnya ikut serta dalam pelaksanaan prosedur tersebut.
2. Pada saat menyusun prosedur tersebut dan menetapkan upah minimum, seharusnya diberikan sesuai dengan standar ketenagakerjaan internasional yang tepat berkenaan dengan penetapan upah minimum serta prinsip-prinsip berikut ini

- (a) tingkat upah minimum seharusnya mempertimbangkan sifat lapangan kerja maritim, tingkat jabatan di atas kapal, dan jam kerja normal awak kapal; dan
- (b) tingkat upah minimum seharusnya disesuaikan dengan mempertimbangkan perubahan biaya hidup dan kebutuhan awak kapal

3. Otoritas berwenang seharusnya memastikan:

- (a) dengan sarana suatu sistem pengawasan dan sanksi, bahwa upah dibayarkan tidak kurang daripada nilai upah atau nilai upah yang ditetapkan; dan
- (b) bahwa setiap awak kapal yang telah dibayar dengan nilai yang lebih rendah daripada upah minimum untuk dipulihkan, dengan proses hukum atau prosedur lain yang tidak mahal dan cepat untuk jumlah yang belum dibayarkan.

**Pedoman B2.2.4 - Gambaran Gaji Pokok atau Upah Pokok Minimum Bulanan Bagi *Able Seafarers***

1. Gaji pokok atau upah pokok untuk jasa satu bulan kalender bagi seorang *able seafarer* seharusnya tidak kurang dari jumlah yang secara rutin ditetapkan oleh Komite Maritim Bersama atau badan-badan resmi lainnya oleh Badan Pengurus pada Kantor Ketenagakerjaan Internasional. Berdasarkan keputusan Badan Pengurus, Direktur Jenderal wajib memberitahukan setiap perbaikan jumlah kepada Negara-negara Anggota Organisasi.
2. Tidak ada dalam Pedoman ini seharusnya dianggap untuk mengurangi pengaturan-pengaturan yang telah disepakati antara pemilik kapal atau organisasi-organisasinya dengan organisasi-organisasi pelaut berkenaan dengan peraturan mengenai standar minimum syarat dan kondisi kerja, bahwa syarat dan kondisi tersebut diakui oleh otoritas berwenang.

**Peraturan**

**Peraturan 2.3-Jam Kerja dan Jam Istirahat**

Maksud: untuk memastikan awak kapal memiliki jam kerja atau jam istirahat yang teratur.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa jam kerja atau jam istirahat awak kapal telah diatur;
2. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan jam kerja maksimum atau jam istirahat minimum dalam jangka waktu tertentu yang konsisten dengan ketentuan yang diatur dalam Koda;

**Standar**

**Standar A2.3 - Jam Kerja dan Jam Istirahat**

1. Untuk maksud Standar ini, istilah:

- (a) jam kerja adalah waktu selama awak kapal dipersyaratkan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal
- (b) jam istirahat adalah waktu di luar jam kerja; istilah ini tidak meliputi istirahat pendek



2. Setiap Negara Anggota wajib, dalam batas yang ditetapkan dalam ayat 5 sampai dengan ayat 8 Standar ini menentukan suatu jumlah maksimum jam kerja yang wajib tidak melebihi jangka waktu yang ditetapkan, atau jumlah minimum jam istirahat yang wajib diberikan dalam suatu jangka waktu yang ditetapkan.
3. Setiap Negara Anggota mengakui standar jam kerja normal untuk awak kapal, seperti halnya pekerja lain, wajib didasarkan pada delapan jam sehari dengan satu hari istirahat per minggu dan istirahat pada hari libur nasional. Akan tetapi, hal ini wajib tidak mencegah Negara Anggota untuk memiliki prosedur guna mengizinkan atau mendaftarkan perjanjian kerja bersama yang menentukan jam kerja normal awak kapal yang pada dasarnya tidak kurang menguntungkan dari Standar ini.
4. Dalam menetapkan standar nasional, setiap Negara Anggota wajib mempertimbangkan bahaya yang diakibatkan oleh kelelahan awak kapal, khususnya mereka yang pekerjaannya menyangkut keselamatan pelayaran dan keselamatan dan keamanan kegiatan operasional kapal.
5. Batas pada jam kerja atau jam istirahat wajib sebagai berikut:
  - (a) jam kerja maksimum wajib tidak melebihi:
    - (i) 14 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
    - (ii) 72 jam dalam jangka waktu tujuh hari; atau
  - (b) jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari:
    - (i) sepuluh jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
    - (ii) 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.
6. Jam istirahat dapat dibagi ke dalam tidak kurang dari dua jangka waktu, satu diantaranya wajib paling singkat enam jam lamanya, dan jeda waktu antar waktu istirahat berturut-turut wajib tidak melebihi 14 jam.
7. Berkumpul, latihan pemadaman kebakaran dan latihan penggunaan sekoci, dan latihan-latihan yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan nasional dan oleh instrumen internasional, wajib dilaksanakan dengan cara yang meminimalkan gangguan waktu istirahat dan tidak mengakibatkan kelelahan.
8. Pada saat awak kapal sedang bertugas, misalnya ketika di ruang mesin tanpa awak, awak kapal wajib mempunyai kompensasi jangka waktu istirahat yang cukup jika jangka waktu istirahat normal terganggu oleh panggilan untuk bekerja.
9. Apabila tidak ada perjanjian kerja bersama atau keputusan arbitrase atau bila otoritas berwenang menetapkan bahwa ketentuan dalam perjanjian atau keputusan yang terkait dengan ayat 7 atau ayat 8 Standar ini tidak mencukupi, otoritas berwenang wajib menetapkan ketentuan guna memastikan awak kapal mendapat waktu istirahat yang cukup.
10. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan penempatan, di tempat yang mudah diakses, sebuah tabel yang memuat pengaturan kerja di atas kapal, yang wajib memuat untuk setiap posisi, paling tidak:
  - (a) jadwal kerja di kapal dan kerja di pelabuhan; dan
  - (b) jam kerja maksimum atau jam istirahat minimum yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama yang berlaku.

11. Tabel yang dirujuk pada ayat 10 Standar ini wajib disusun dalam format baku dalam bahasa yang digunakan atau bahasa-bahasa di atas kapal dan bahasa Inggris.

12. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan catatan harian jam kerja harian awak kapal atau jam istirahat harian mereka disimpan untuk memungkinkan pemantauan kepatuhan terhadap ayat 5 sampai dengan ayat 11 yang tercantum dalam Standar ini.

Catatan ini wajib dalam format baku yang disusun oleh otoritas berwenang dengan mempertimbangkan pedoman Organisasi Ketenagakerjaan Internasional yang ada atau wajib dalam format standar apa pun yang disiapkan oleh Organisasi.

Catatan tersebut wajib dalam bahasa-bahasa yang ditetapkan pada ayat 11 Standar ini. Awak kapal wajib menerima suatu salinan catatan yang berkaitan dengan mereka yang wajib disahkan oleh nakhoda, atau seseorang yang diberi wewenang oleh nakhoda, dan disetujui oleh awak kapal.

13. Tidak ada dalam ayat 5 dan 6 Standar ini wajib mencegah Negara Anggota memiliki hukum atau peraturan nasional atau prosedur untuk otoritas berwenang guna mengesahkan atau mendaftarkan perjanjian kerja bersama yang memperbolehkan pengecualian terhadap batas yang ditetapkan. Pengecualian tersebut wajib, sedapat mungkin, mengikuti ketentuan dalam Standar ini tetapi dapat mempertimbangkan jangka waktu cuti yang lebih sering atau lebih lama atau pemberian kompensasi cuti bagi awak kapal yang berdinamis jaga di bagian navigasi atau awak kapal yang bekerja di atas kapal pada pelayaran pendek.

14. Tidak ada dalam Standar ini wajib dianggap untuk menghilangkan hak nakhoda kapal untuk mengharuskan seorang awak kapal melaksanakan tindakan yang diperlukan kapan saja bagi keselamatan kapal, orang-orang di atas kapal atau muatan kapal, atau untuk tujuan pemberian bantuan kepada kapal lain atau orang yang berada dalam keadaan bahaya di laut. Selain itu, nakhoda dapat menunda jadwal jam kerja atau jam istirahat dan mengharuskan awak kapal melaksanakan tindakan yang diperlukan sampai situasi normal telah dikembalikan. Secepatnya dapat dipraktikkan situasi normal telah dikembalikan, nakhoda wajib memastikan bahwa setiap awak kapal yang telah melaksanakan pekerjaan dalam jangka waktu istirahatnya diberikan jangka waktu istirahat yang memadai.

## **Pedoman**

### **Pedoman B2.3 - Jam Kerja dan Jam Istirahat**

#### **Pedoman B2.3.1 - Awak Kapal Muda**

1. Di laut dan di pelabuhan ketentuan berikut ini harus diberlakukan pada semua awak kapal muda berusia dibawah 18 tahun:

(a) jam kerja seharusnya tidak melebihi delapan jam sehari dan 40 jam per minggu dan lembur seharusnya dilaksanakan hanya jika terdapat kondisi yang tidak dapat dihindari untuk alasan keselamatan;

(b) waktu yang cukup seharusnya memungkinkan untuk makan, dan istirahat paling singkat satu jam untuk makan utama seharusnya dipastikan; dan

(c) Jangka waktu istirahat 15 menit sedapat mungkin setiap dua jam kerja yang terus menerus seharusnya diperkenankan.

2. Dengan pengecualian, ketentuan ayat 1 Pedoman diatas tidak perlu diterapkan jika :
  - (a) ketentuan tersebut tidak dapat dilaksanakan untuk awak kapal muda di anjungan, ruang mesin dan bagian katering yang ditugaskan untuk melakukan dinas jaga atau bekerja pada sebuah sistem kerja sif terjadwal; atau
  - (b) pelatihan yang efektif bagi awak kapal muda sesuai dengan program dan jadwal yang ditetapkan akan terganggu.
3. Situasi pengecualian tersebut seharusnya dicatat, disertai dengan alasan-alasannya, dan ditandatangani oleh nakhoda.
4. Ayat 1 dari Pedoman ini tidak mengecualikan awak kapal muda dari kewajiban umum atas semua awak kapal untuk bekerja selama keadaan darurat sesuai yang tercantum dalam Standar A2.3, ayat 14.

## **Peraturan**

### **Peraturan 2.4 - Hak Cuti**

Maksud: untuk memastikan awak kapal mempunyai cuti yang memadai.

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan awak kapal yang dipekerjakan di atas kapal yang berbendera Negara Anggota diberikan cuti tahunan berbayar pada kondisi yang tepat, sesuai dengan ketentuan dalam Koda.
2. Awak kapal wajib diberikan izin pesiar untuk manfaat kesehatan dan kesejahteraan mereka dan dengan persyaratan operasional posisi mereka.

## **Standar**

### **Standar A2.4 - Hak Cuti**

1. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan peraturan perundang-undangan nasional yang menetapkan standar minimum untuk cuti tahunan untuk awak kapal yang bekerja di atas kapal berbendera Negara Anggota, dengan mempertimbangkan kebutuhan khusus dari awak kapal yang sesuai dengan cuti tersebut.
2. Tunduk pada setiap perjanjian kerja bersama atau hukum atau peraturan yang mengatur suatu metode penghitungan yang tepat dengan mempertimbangkan kebutuhan khusus awak kapal dalam hal ini, cuti tahunan berbayar wajib dihitung berbasis minimum 2,5 hari kalender per bulan kerja. Cara yang mana lamanya pekerjaan diperhitungkan wajib ditentukan oleh otoritas berwenang atau oleh mekanisme tepat di setiap negara. Ketidakhadiran yang disetujui dari pekerjaan wajib tidak dipertimbangkan sebagai cuti tahunan.
3. Setiap perjanjian untuk mengabaikan cuti tahunan minimum berbayar yang dijelaskan dalam Standar ini, kecuali hal yang ditentukan oleh otoritas berwenang, wajib dilarang.

## **Pedoman**

### **Pedoman B2.4 - Hak Cuti**

#### **Pedoman B2.4.1 - Penghitungan Hak**

1. Di bawah kondisi yang ditetapkan oleh otoritas berwenang atau oleh mekanisme tepat di setiap negara, *service off-articles* seharusnya dihitung sebagai bagian dari jangka waktu kerja.
2. Di bawah kondisi yang ditetapkan oleh otoritas berwenang atau dalam sebuah perjanjian kerja bersama yang berlaku, absen dari pekerjaan untuk menghadiri suatu kursus pelatihan kejuruan maritim yang disetujui atau karena alasan seperti sakit atau cedera atau persalinan seharusnya dihitung sebagai bagian dari jangka waktu kerja.
3. Tingkat gaji selama cuti tahunan seharusnya sama dengan tingkat gaji atau upah normal awak kapal yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau dalam perjanjian kerja laut yang berlaku. Bagi awak kapal yang dipekerjakan untuk jangka waktu lebih singkat dari satu tahun atau dalam peristiwa pengakhiran hubungan kerja, hak cuti harus dihitung berbasis prorata.
4. Yang berikut ini seharusnya tidak boleh dihitung sebagai bagian dari cuti tahunan berbayar:
  - (a) hari libur nasional dan hari libur keagamaan yang diakui di negara berbendera, berada atau tidak berada selama cuti tahunan berbayar;
  - (b) jangka waktu tidak mampu untuk bekerja yang disebabkan sakit atau cedera atau persalinan, dibawah kondisi yang akan ditetapkan oleh otoritas berwenang atau melalui mekanisme ditetapkan di setiap negara;
  - (c) izin pesiar sementara yang diberikan kepada awak kapal sepanjang diatur perjanjian kerja;
  - (d) cuti pemulihan tipe apapun, dibawah kondisi yang akan ditetapkan oleh otoritas berwenang atau melalui mekanisme ditetapkan di setiap negara.

#### **Pedoman B2.4.2 - Pengambilan Cuti Tahunan**

1. Waktu cuti tahunan yang akan diambil seharusnya, kecuali tidak ditetapkan oleh peraturan perjanjian kerja bersama, keputusan arbitrase atau cara lain yang konsisten dengan praktik nasional ditetapkan oleh pemilik kapal setelah berkonsultasi dan, sedapat mungkin, melalui perjanjian dengan para awak kapal yang bersangkutan atau perwakilan mereka.
2. Awak kapal pada prinsipnya harus mempunyai hak untuk mengambil cuti tahunan di tempat mereka mempunyai hubungan yang mendasar, yang biasanya sama dengan tempat mereka berhak untuk dipulangkan. Awak kapal seharusnya tidak dipersyaratkan, tanpa persetujuan mereka untuk mengambil cuti tahunan di lain tempat kecuali diatur dalam perjanjian kerja laut atau hukum atau peraturan nasional.
3. Bila awak kapal dipersyaratkan mengambil cuti tahunan mereka dari sebuah tempat selain dari yang diperkenankan oleh paragraf 2 diatas, mereka seharusnya berhak menerima bebas biaya perjalanan menuju tempat mereka dilibatkan atau direkrut, yang

lebih dekat dari rumah mereka; biaya hidup dan biaya lain yang langsung terkait seharusnya dibiayai oleh pemilik kapal; waktu perjalanan yang diperlukan seharusnya tidak dikurangi dari cuti tahunan berbayar yang menjadi hak awak kapal.

4. Awak kapal yang mengambil cuti tahunan seharusnya dipanggil kembali hanya pada kondisi darurat luar biasa dan dengan persetujuan awak kapal.

#### **Pedoman B2.4.3 - Pembagian Dan Akumulasi**

1. Pembagian cuti tahunan berbayar ke dalam bagian, atau akumulasi hak cuti tahunan tersebut dalam satu tahun yang sama beserta dengan jangka waktu cuti selanjutnya, dapat disahkan oleh otoritas berwenang atau melalui mekanisme tepat di setiap negara.
2. Tunduk pada ayat 1 Pedoman ini dan kecuali ditetapkan sebaliknya dalam sebuah perjanjian yang berlaku pada pemilik kapal dan awak kapal bersangkutan, cuti tahunan berbayar yang direkomendasikan dalam Pedoman ini seharusnya terdiri dari jangka waktu yang tidak terputus.

#### **Pedoman B2.4.4 – Awak kapal Muda**

Kebijakan khusus seharusnya dipertimbangkan sesuai dengan awak kapal muda berumur di bawah 18 tahun yang telah bekerja enam bulan atau setiap jangka waktu lain yang lebih singkat yang diatur dalam suatu perjanjian kerja bersama atau perjanjian kerja laut tanpa cuti pada kapal yang berlayar internasional yang tidak kembali ke negara mereka dalam waktu itu, dan tidak akan kembali dalam tiga bulan selanjutnya dari perjalanan tersebut. Kebijakan tersebut dapat terdiri dari pemulangan mereka tanpa biaya ke tempat asal keterlibatan di negara kediaman mereka untuk tujuan mengambil cuti yang diperoleh selama pelayaran.

#### **Peraturan**

##### **Peraturan 2.5 - Pemulangan**

Maksud: untuk memastikan bahwa awak kapal mampu kembali pulang

1. Awak kapal mempunyai hak untuk dipulangkan tanpa biaya yang dibebankan kepada mereka dalam keadaan dan di bawah kondisi yang diatur secara rinci dalam Koda.
2. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan kapal yang berbendera negaranya untuk memberikan jaminan finansial guna memastikan bahwa awak kapal dipulangkan sebagaimana mestinya sesuai dengan Koda ini.

#### **Standar**

##### **Standar A2.5 – Pemulangan**

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa awak kapal pada kapal-kapal yang berbendera negaranya berhak atas pemulangan dalam keadaan berikut :
  - (a) apabila perjanjian kerja laut sudah selesai ketika mereka berada di luar negeri,
  - (b) ketika perjanjian kerja laut diakhiri:
    - (i) oleh pemilik kapal; atau
    - (ii) oleh awak kapal karena alasan-alasan yang dibenarkan; dan juga
  - (c) ketika awak kapal tidak lagi mampu untuk melaksanakan kewajiban mereka yang diatur dalam perjanjian kerja mereka atau tidak dapat diharapkan melaksanakan kewajiban mereka itu dalam keadaan khusus.

2. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa ada ketentuan yang tepat dalam peraturan perundang-undangan atau kebijakan lain atau perjanjian kerja bersama, yang menetapkan:
  - keadaan awak kapal berhak atas pemulangan sesuai dengan ayat 1(b) dan (c) Standar ini;
  - (a) lamanya maksimum pekerjaan dari jangka waktu pekerjaan di kapal yang awak kapalnya berhak dipulangkan dalam jangka waktu kurang dari 12 bulan; dan  
Hak yang tepat diberikan oleh pemilik kapal untuk pemulangan termasuk hal-hal yang berkaitan dengan tujuan pemulangan, moda transportasi, jenis biaya yang akan ditanggung dan pengaturan lain yang akan dibuat oleh pemilik kapal.
3. Setiap Negara Anggota wajib melarang pemilik kapal dari mempersyaratkan awak kapal membuat suatu pembayaran dimuka untuk biaya pemulangan di awal masa kerja mereka dan juga untuk mendapatkan kembali biaya pemulangan dari upah awak kapal atau hak lain kecuali apabila awak kapal telah mendapatkannya, sesuai dengan hukum atau peraturan nasional atau kebijakan lain atau perjanjian kerja bersama yang berlaku, menjadi standar yang serius pada kewajiban kerja awak kapal.
4. Peraturan perundang-undangan nasional wajib tidak mengurangi hak lain pemilik kapal memperoleh kembali biaya pemulangan yang diatur berdasarkan pengaturan yang disepakati dengan pihak ketiga.
5. Apabila pemilik kapal gagal untuk membuat pengaturan atau untuk memenuhi biaya pemulangan awak kapal yang berhak untuk dipulangkan:
  - (a) Otoritas berwenang dari Negara Anggota yang benderanya dikibarkan oleh kapal tersebut wajib mengatur pemulangan awak kapal bersangkutan, apabila gagal untuk melakukannya, Negara asal awak kapal dapat mengatur kepulangan dan memperoleh kembali biaya dari Negara Anggota yang benderanya dikibarkan oleh kapal tersebut;
  - (b) Biaya yang dikeluarkan dalam pemulangan awak kapal wajib diperoleh kembali dari pemilik kapal oleh Negara Anggota yang benderanya dikibarkan oleh kapal tersebut;
  - (c) Biaya pemulangan wajib dalam keadaan apapun tidak dibebankan kepada awak kapal, kecuali seperti yang ditetapkan dalam ayat 3 di atas.
6. Mempertimbangkan instrumen internasional yang berlaku, termasuk Konvensi Internasional mengenai Penahanan Kapal, 1999, Negara Anggota yang telah membayar biaya pemulangan berdasarkan Koda ini dapat menahan, atau meminta penahanan, kapal-kapal dari pemilik kapal bersangkutan sampai penggantian untuk pengeluaran telah dilakukan sesuai dengan ayat 5(a) Standar ini.
7. Setiap Negara Anggota wajib memfasilitasi pemulangan awak kapal yang bekerja di kapal yang bersandar atau kapal yang sedang melintas di wilayahnya atau perairan dalam, beserta pengganti mereka di atas kapal.
8. Secara khusus, Negara Anggota wajib tidak boleh menolak hak pemulangan awak kapal yang disebabkan kondisi keuangan pemilik kapal atau karena ketidakmampuan atau ketidakmauan pemilik kapal untuk menggantikan awak kapal.
9. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan kapal berbendera negaranya membawa dan menyediakan bagi awak kapal sebuah salinan ketentuan nasional yang berlaku menyangkut pemulangan yang ditulis dalam bahasa yang tepat.

## **Pedoman**

### **Pedoman B2.5 – Pemulangan**

#### **Pedoman B2.5.1 - Hak**

1. Awak kapal seharusnya berhak atas pemulangan :
  - (a) pada kasus sebagaimana tercakup dalam Standar A.2.5, ayat 1 (a), setelah habis jangka waktu pemberitahuan yang diberikan sesuai dengan ketentuan perjanjian kerja laut;
  - (b) pada kasus sebagaimana tercakup dalam Standar A2.5, ayat 1(b) dan (c):
    - (i) dalam hal terjadi sakit atau cedera atau kondisi medik lainnya yang mensyaratkan pemulangan apabila dinyatakan secara medik sehat untuk melakukan perjalanan;
    - (ii) dalam hal terjadi kecelakaan kapal;
    - (iii) dalam hal pemilik kapal tidak mampu untuk melanjutkan pemenuhan kewajiban hukum atau kontraktualnya sebagai seorang pemberi kerja atas awak kapal karena alasan kepailitan, penjualan kapal, perubahan pendaftaran kapal, atau setiap alasan serupa lainnya;
    - (iv) dalam hal suatu kapal berada dalam zona perang, sebagaimana ditetapkan berdasarkan hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja laut, bilamana awak kapal tidak diizinkan untuk pergi; dan
    - (v) Dalam hal terjadi pengakhiran atau penghentian sementara pekerjaan berdasarkan putusan lembaga penyelesaian hubungan industrial, atau perjanjian kerja bersama, atau pengakhiran pekerjaan karena setiap alasan serupa lainnya
2. Dalam menetapkan jangka waktu maksimum pelayanan di atas kapal sesuai awak kapal yang berhak dipulangkan berdasarkan Koda ini, tanggung jawab seharusnya diambil berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi lingkungan kerja awak kapal. Setiap Negara Anggota seharusnya berupaya, sedapat mungkin, mengurangi jangka waktu ini sejalan dengan perubahan dan perkembangan teknologi dan dapat dipandu oleh setiap rekomendasi yang dibuat untuk hal tersebut oleh Komisi Maritim Bersama.
3. Biaya-biaya yang akan ditanggung oleh pemilik kapal untuk pemulangan berdasarkan Standar A2.5 seharusnya meliputi paling sedikit sebagai berikut:
  - (a) alur lintasan tujuan yang dipilih untuk pemulangan sesuai dengan ayat 6 Pedoman ini;
  - (b) akomodasi dan makanan sejak awak kapal meninggalkan kapal sampai mereka mencapai tujuan pemulangan;
  - (c) upah dan uang harian sejak awak kapal meninggalkan kapal sampai mereka mencapai tujuan pemulangan, apabila diatur oleh hukum nasional atau peraturan perundang-undangan atau perjanjian kerja bersama;
  - (d) pengangkutan bagasi pribadi awak kapal seberat 30 kilogram ke tujuan pemulangan; dan
  - (e) perawatan medik apabila diperlukan sampai awak kapal sehat secara medik untuk melakukan perjalanan ke tujuan pemulangan.
4. Waktu yang dihabiskan untuk menunggu pemulangan dan waktu perjalanan pemulangan seharusnya tidak dipotong dari cuti berbayar yang terkumpul untuk awak kapal.

5. Para pemilik kapal seharusnya dipersyaratkan untuk menanggung biaya-biaya pemulangan sampai awak kapal mendarat di suatu tujuan yang ditetapkan oleh Koda ini atau diberikan pekerjaan yang sesuai di atas kapal yang berlayar menuju salah satu dari tujuan tersebut.
6. Setiap Negara Anggota seharusnya mensyaratkan bahwa para pemilik kapal bertanggung jawab atas pengaturan pemulangan melalui sarana yang tepat dan cepat. Moda transportasi normal seharusnya melalui udara. Negara Anggota seharusnya menetapkan tujuan awak kapal akan dipulangkan. Tujuan-tujuan dimaksud seharusnya meliputi negara-negara yang awak kapal dianggap mempunyai suatu hubungan substansial meliputi:
  - (a) tempat awak kapal disetujui untuk melakukan perikatan;
  - (b) tempat yang ditetapkan berdasarkan perjanjian kerja bersama;
  - (c) Negara awak kapal bertempat tinggal; atau
  - (d) tempat lain sebagaimana dapat disepakati bersama pada saat pengikatan.
7. Para awak kapal seharusnya mempunyai hak untuk memilih tempat diantara tujuan-tujuan yang akan ditetapkan untuk pemulangan.
8. Hak pemulangan dapat hilang apabila para awak kapal bersangkutan tidak menuntutnya dalam suatu jangka waktu yang wajar berdasarkan hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama

#### **Pedoman B2.5.2 – Penerapan oleh Negara Anggota**

1. Setiap kemungkinan bantuan praktis seharusnya diberikan kepada awak kapal yang terlantar di pelabuhan asing yang tertunda pemulangannya dan dalam hal terjadi penundaan pemulangan awak kapal, otoritas berwenang di pelabuhan asing tersebut seharusnya memastikan bahwa konsuler atau perwakilan lokal dari Negara Bendera dan kewarganegaraan dari negara awak kapal dimaksud atau negara tempat awak kapal tinggal, secara tepat, diinformasikan segera.
2. Setiap Negara Anggota seharusnya menghormati ketentuan yang telah dibuat:
  - (a) untuk pemulangan awak kapal yang dipekerjakan di atas kapal yang berbendera negara asing di wilayah negara asing yang ditempatkan di darat pada sebuah pelabuhan asing karena alasan tidak bertanggung jawab pada:
    - (i) pelabuhan tempat awak kapal yang bersangkutan terikat; atau
    - (ii) pelabuhan tempat kewarganegaraan dari negara awak kapal dimaksud atau negara tempat awak kapal bertempat tinggal, yang sesuai; atau
    - (iii) pelabuhan lain yang disepakati antara awak kapal bersangkutan dan nakhoda atau pemilik kapal, dengan persetujuan otoritas berwenang atau berdasarkan perlindungan lain yang tepat;
  - (b) untuk perawatan dan pemeliharaan medik bagi awak kapal yang dipekerjakan di atas kapal yang berbendera negara asing di wilayah negara asing yang ditempatkan di darat pada sebuah pelabuhan asing karena penyakit atau cedera yang terjadi dalam pekerjaan di atas kapal dan bukan karena kesengajaan.
3. Apabila, setelah awak kapal muda berusia di bawah 18 tahun telah bekerja di atas kapal paling singkat empat bulan selama pelayaran ke luar negerinya yang pertama kali, keadaan tersebut menjelaskan bahwa awak kapal muda tidak cocok dengan kehidupan di



laut, mereka seharusnya diberikan kesempatan untuk dipulangkan tanpa biaya dari pelabuhan berikutnya yang terdapat layanan konsuler dari negara bendera kapal tersebut, atau negara dari kewarganegaraan atau tempat tinggal dari awak kapal muda tersebut. Pemberitahuan dari setiap pemulangan dengan alasan-alasan tersebut, seharusnya diberikan kepada otoritas yang menerbitkan dokumen yang memungkinkan awak kapal muda yang bersangkutan untuk mendapatkan pekerjaan berikutnya.

## **Peraturan**

### **Peraturan 2.6 – Kompensasi bagi awak kapal untuk kapal yang hilang atau tenggelam.**

Maksud: untuk memastikan bahwa awak kapal diberi kompensasi ketika kapal hilang atau tenggelam.

Awak kapal berhak mendapatkan kompensasi yang memadai dalam hal terjadi kerusakan, kerugian atau hilangnya pekerjaan yang terjadi karena kapal hilang atau tenggelam.

## **Standar**

### **Standar A.2.6 – Kompensasi bagi awak kapal untuk kapal yang hilang atau tenggelam.**

1. Setiap Negara Anggota wajib membuat aturan yang memastikan bahwa, dalam setiap kasus hilang atau tenggelamnya kapal, pemilik kapal wajib membayar untuk setiap awak kapal di atas kapal dengan suatu ganti rugi atas hilangnya pekerjaan yang disebabkan oleh hilang atau tenggelamnya kapal.
2. Aturan sebagaimana dirujuk pada ayat 1 dari Standar ini wajib tidak mengurangi setiap hak lain dari awak kapal yang mungkin dimiliki berdasarkan hukum nasional dari Negara Anggota yang bersangkutan yang disebabkan oleh kerugian atau kecelakaan yang timbul dari kapal yang hilang atau tenggelam.

## **Pedoman**

### **Pedoman B2.6 – Kompensasi bagi awak kapal yang disebabkan oleh hilang atau tenggelamnya kapal**

#### **Pedoman B2.6.1 - Penghitungan ganti rugi atas hilangnya pekerjaan**

1. Pemberian ganti rugi atas hilangnya pekerjaan yang terjadi karena tenggelam atau hilangnya kapal seharusnya dibayar untuk hari-hari selama awak kapal tidak dipekerjakan dengan tingkat upah yang sama yang dibayar sesuai perjanjian kerja dimaksud, tetapi keseluruhan pemberian ganti rugi yang dapat dibayarkan kepada setiap awak kapal dapat dibatasi sampai sebesar dua bulan upah.
2. Setiap Negara Anggota seharusnya memastikan bahwa awak kapal memiliki hak pemulihan hukum yang sama untuk memperoleh ganti rugi dimaksud sebagaimana mereka miliki untuk pemulihan pembayaran upah yang tertunggak selama bekerja.

## **Peraturan**

### **Peraturan 2.7-Tingkat Pengawakan**

Maksud: untuk memastikan bahwa para awak kapal yang bekerja di atas kapal dengan personel yang mencukupi untuk operasional kapal yang selamat, efisien dan aman.

Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa semua kapal yang berbendera Negaranya mempunyai jumlah awak kapal yang mencukupi untuk dipekerjakan di atas kapal untuk memastikan bahwa kapal dioperasikan dengan selamat, efisien dan aman sesuai dengan segala kondisi dengan memperhatikan kelelahan awak kapal serta sifat dan kondisi tertentu dari pelayaran dimaksud.

## **Standar**

### **Standar A2.7 – Tingkat Pengawakan**

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa semua kapal yang berbendera Negaranya mempunyai jumlah awak kapal yang cukup di atas kapal untuk memastikan bahwa kapal dioperasikan dengan selamat, efisien dan aman. Setiap kapal wajib diawaki oleh kru yang memadai sesuai dengan ukuran dan kualifikasi kapal, untuk memastikan keselamatan dan keamanan kapal dan personelnya, berdasarkan keseluruhan kondisi operasional, sesuai dokumen pengawakan minimum yang aman atau dokumen lain yang setara diterbitkan oleh otoritas berwenang, dan untuk disesuaikan dengan standar Konvensi ini.
2. Pada saat menetapkan, menyetujui atau merevisi tingkat pengawakan, otoritas berwenang wajib memperhatikan kebutuhan jam kerja atau meminimalisasi kelebihan jam kerja untuk memastikan istirahat yang cukup dan membatasi kelelahan, serta prinsip-prinsip instrumen internasional yang berlaku, khususnya dari Organisasi Maritim Internasional mengenai tingkat pengawakan.
3. Pada saat menetapkan tingkat pengawakan, otoritas berwenang wajib memperhatikan seluruh persyaratan di dalam Peraturan 3.2 dan Standar A3.2 yang terkait makanan dan katering.

## **Pedoman**

### **Pedoman B2.7-Tingkat Pengawakan**

#### **Pedoman B2.7.1-Penyelesaian Sengketa**

1. Setiap Negara Anggota seharusnya menjaga, atau memenuhi dengan sendirinya bahwa terdapat mekanisme efisien yang dijaga, untuk penyelidikan dan penyelesaian keluhan atau sengketa yang terkait dengan tingkat pengawakan di atas kapal.
2. Perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut seharusnya ikut serta dengan atau tanpa pihak atau otoritas lain, dalam pelaksanaan mekanisme tersebut.

## **Peraturan**

### **Peraturan 2.8 - Pengembangan karier dan keterampilan serta kesempatan bekerja sebagai awak kapal**

Maksud : untuk meningkatkan pengembangan karier dan keterampilan serta kesempatan bekerja sebagai awak kapal.

Setiap Negara Anggota wajib memiliki kebijakan nasional untuk meningkatkan pekerjaan di sektor maritim dan mendorong pengembangan karier dan keterampilan serta kesempatan bekerja yang lebih besar bagi pelaut yang berdomisili di wilayahnya.

## **Standar**

### **Standar A2.8 - Pengembangan karier dan keterampilan serta kesempatan bekerja sebagai awak kapal**

1. Setiap Negara Anggota wajib memiliki kebijakan nasional yang mendorong pengembangan karier dan keterampilan serta kesempatan kerja bagi awak kapal, dalam rangka menyediakan tenaga kerja yang stabil dan kompeten di sektor maritim.
2. Tujuan kebijakan sebagaimana dirujuk pada ayat 1 dari Standar ini wajib membantu awak kapal untuk memperkuat kompetensi, kualifikasi dan kesempatan kerjanya.
3. Setiap Negara Anggota wajib, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang terkait, menetapkan tujuan yang jelas untuk panduan kejuruan pendidikan dan pelatihan bagi awak kapal yang tugas utamanya di atas kapal terkait dengan keselamatan operasional dan pelayaran di atas kapal, termasuk pelatihan yang sedang berjalan.

## **Pedoman**

### **Pedoman B2.8- Pengembangan karier dan keterampilan serta kesempatan bekerja sebagai awak kapal**

#### **Pedoman B2.8.1- Kebijakan untuk meningkatkan pengembangan karier dan keterampilan serta kesempatan bekerja sebagai awak kapal**

1. Kebijakan untuk mencapai tujuan sebagaimana ditetapkan dalam Standar A2.8 dapat meliputi:
  - (a) Perjanjian yang menyediakan pengembangan karier dan pelatihan keterampilan dengan pemilik kapal atau organisasi pemilik kapal; atau
  - (b) Pengaturan untuk promosi kerja melalui pembentukan dan pemeliharaan pencatatan atau daftar berdasarkan kategori, atas pelaut yang berkualifikasi; atau
  - (c) Kesempatan promosi, baik di atas kapal maupun di darat, untuk pelatihan dan pendidikan lebih lanjut bagi pelaut untuk mengembangkan keterampilan dan kompetensi ringan dalam rangka mengamankan dan mempertahankan pekerjaan yang layak, untuk meningkatkan prospek pekerjaan individu dan untuk memenuhi perubahan teknologi dan kondisi pasar kerja industri maritim.

#### **Pedoman B2.8.2 - Pencatatan awak kapal**

1. Apabila pencatatan atau daftar yang mengatur pekerjaan awak kapal, pencatatan atau daftar ini seharusnya meliputi seluruh kategori pekerjaan bagi awak kapal dengan cara ditetapkan berdasarkan hukum nasional atau kebiasaan atau berdasarkan perjanjian kerja bersama.
2. Para awak kapal dalam pencatatan atau daftar tersebut seharusnya mempunyai prioritas dalam perikatan pelayaran.

3. Para awak kapal dalam pencatatan atau daftar tersebut seharusnya disiapkan untuk pekerjaan dengan cara yang akan ditetapkan berdasarkan hukum atau kebiasaan nasional atau berdasarkan perjanjian kerja bersama.
4. Sepanjang diizinkan oleh hukum atau peraturan nasional, jumlah awak kapal pada pencatatan atau daftar tersebut seharusnya secara berkala ditinjau kembali sampai tingkat yang sesuai dengan kebutuhan industri maritim.
5. Apabila pengurangan jumlah awak kapal dalam daftar tersebut diperlukan, seluruh kebijakan yang sesuai seharusnya diambil untuk mencegah atau meminimalisasi dampak merugikan bagi awak kapal, dengan memperhatikan situasi ekonomi dan sosial dari negara yang bersangkutan.

### **Judul 3. Akomodasi, Fasilitas Rekreasi, Makanan, dan Katering**

#### **Peraturan**

#### **Peraturan 3.1 - Akomodasi dan fasilitas rekreasi**

Maksud: untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki akomodasi dan fasilitas rekreasi yang memadai di atas kapal

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa kapal berbendera negaranya menyediakan dan memelihara akomodasi dan fasilitas rekreasi yang memadai bagi awak kapal yang bekerja atau tinggal di atas kapal, atau keduanya, yang konsisten dengan peningkatan kesehatan dan kesejahteraan awak kapal.
2. Persyaratan dalam Koda yang menerapkan Peraturan ini yang terkait dengan pembangunan dan perlengkapan kapal hanya berlaku pada kapal-kapal yang dibangun pada saat atau sesudah tanggal Konvensi ini mulai berlaku bagi Negara Anggota yang bersangkutan. Bagi kapal-kapal yang dibangun sebelum tanggal tersebut, persyaratan yang terkait dengan pembangunan dan perlengkapan kapal sebagaimana diatur dalam Konvensi Akomodasi Kru (Direvisi). 1949 (No. 92), dan Konvensi Akomodasi Kru (Ketentuan Pelengkap), 1970 (No. 133), wajib terus berlaku sepanjang dapat diterapkan, sebelum tanggal tersebut berdasarkan hukum atau kebiasaan Negara Anggota yang bersangkutan. Sebuah kapal wajib dianggap telah dibangun pada tanggal lunas kapal diletakkan atau pada saat tahapan pembangunan yang sama.
3. Kecuali secara tegas dinyatakan sebaliknya, setiap persyaratan berdasarkan suatu perubahan pada Koda yang berhubungan dengan ketentuan akomodasi dan fasilitas rekreasi awak kapal wajib berlaku hanya untuk kapal-kapal yang dibangun pada saat atau setelah perubahan mulai berlaku untuk Negara Anggota bersangkutan.

#### **Standar**

#### **Standar A3.1-Akomodasi dan fasilitas rekreasi**

1. Setiap Negara Anggota wajib mengadopsi peraturan perundang-undangan yang mensyaratkan bahwa kapal yang berbendera negaranya:
  - (a) memenuhi standar minimum untuk menjamin bahwa setiap akomodasi bagi awak kapal, yang bekerja atau tinggal di atas kapal, atau keduanya, aman, layak dan sesuai dengan ketentuan yang relevan dengan Standar ini; dan
  - (b) diperiksa untuk memastikan kesesuaian awal dan yang sedang berjalan terhadap standar tersebut.

2. Dalam mengembangkan dan menerapkan peraturan perundang-undangan untuk melaksanakan standar ini, otoritas berwenang, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang bersangkutan, wajib:
  - (a) memperhatikan Peraturan 4.3 dan ketentuan- ketentuan Koda yang terkait dengan perlindungan kesehatan dan keselamatan serta pencegahan kecelakaan, sejalan dengan kebutuhan khusus bagi para awak kapal yang tinggal maupun bekerja di atas kapal; dan
  - (b) memberikan pertimbangan untuk pedoman yang tercantum dalam Bagian B Koda ini.
3. Pemeriksaan-pemeriksaan sebagaimana disyaratkan berdasarkan Peraturan 5.1.4 wajib dilaksanakan apabila:
  - (a) sebuah kapal didaftar atau didaftarkan kembali; atau
  - (b) akomodasi awak kapal di atas kapal telah diubah secara substansial.
4. Otoritas berwenang wajib memberikan perhatian khusus untuk memastikan persyaratan-persyaratan dalam Konvensi ini yang terkait dengan:
  - (a) ukuran kamar dan ruang akomodasi lain;
  - (b) sistem pemanasan dan ventilasi;
  - (c) tingkat kebisingan dan getaran serta faktor ambang batas lainnya;
  - (d) fasilitas sanitasi;
  - (e) pencahayaan; dan
  - (f) akomodasi rumah sakit.
5. Otoritas berwenang dari setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa kapal yang berbendera negaranya memenuhi standar minimum untuk akomodasi dan fasilitas rekreasi di atas kapal sebagaimana diatur pada ayat 6 sampai dengan ayat 17 dari Standar ini.
6. Berkenaan dengan persyaratan umum untuk akomodasi:
  - (a) wajib terdapat jarak antara tempat tidur dengan langit-langit kamar tidur yang mencukupi di seluruh akomodasi bagi awak kapal; jarak minimum yang diizinkan di seluruh akomodasi awak kapal yang diperlukan untuk bergerak bebas dan leluasa wajib tidak kurang dari 203 sentimeter; otoritas berwenang dapat mengizinkan beberapa pengurangan terbatas untuk jarak tersebut di setiap ruangan, atau bagian setiap ruangan, yang akomodasinya memenuhi syarat untuk pengurangan tersebut yang:
    - (i) wajar; dan
    - (ii) tidak menyebabkan ketidaknyamanan bagi awak kapal;
  - (b) akomodasi wajib disekat secara memadai;
  - (c) dalam kapal-kapal selain dari kapal penumpang, sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan 2 (e) dan (f) dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut, 1974, sebagaimana telah diubah (Konvensi SOLAS), kamar-kamar tidur wajib ditempatkan di atas garis muat di tengah-tengah kapal atau bagian belakang ke arah buritan kapal, kecuali dalam kasus pengecualian, apabila ukuran, jenis atau layanan kapal yang diinginkan menyebabkan lokasi lain menjadi tidak praktis, kamar-kamar tidur dapat ditempatkan di bagian haluan kapal, tetapi tidak berada di persimpangan dinding kapal;

- (d) dalam kapal-kapal penumpang, dan kapal-kapal khusus yang dibangun sesuai dengan Koda Keselamatan IMO untuk *Special Purpose Ships* tahun 1983, dan versi selanjutnya (selanjutnya disebut *Special Purpose Ships*), otoritas berwenang, dengan ketentuan bahwa, aturan pemenuhan dibuat untuk pencahayaan dan ventilasi dapat mengizinkan penempatan kamar-kamar tidur di bawah garis muat tetapi wajib tidak berada langsung di bawah lorong kerja yang dilalui;
- (e) wajib tidak terdapat celah langsung menuju kamar tidur dari ruang kargo dan mesin atau dari dapur, ruang penyimpanan, ruang pengeringan atau area sanitasi bersama; bagian penyekat yang memisahkan tempat-tempat tersebut dari kamar-kamar tidur dan penyekat luar wajib dibangun dengan baja secara efisien atau bahan lain yang disetujui dan kedap air serta kedap gas;
- (f) bahan-bahan yang digunakan untuk membangun dinding penyekat bagian dalam, panel-panel dan pelapis sekat, lantai dan penghubung wajib sesuai dengan tujuan dan kondusif untuk memastikan lingkungan yang sehat;
- (g) pencahayaan yang tepat dan sistem pembuangan yang mencukupi wajib disediakan; dan
- (h) akomodasi dan fasilitas rekreasi serta fasilitas catering wajib memenuhi persyaratan dalam Peraturan 4.3, dan ketentuan-ketentuan yang terkait dalam Koda, mengenai perlindungan kesehatan dan keselamatan serta pencegahan kecelakaan, berkenaan dengan pencegahan risiko terpapar pada tingkat kebisingan dan getaran yang membahayakan dan faktor-faktor ambang batas lainnya serta bahan-bahan kimia di atas kapal, dan menyediakan pekerjaan yang dapat diterima dan lingkungan tempat tinggal di atas kapal yang dapat diterima oleh awak kapal.

7. Berkenaan dengan persyaratan untuk ventilasi dan sistem pemanasan:

- (a) kamar tidur dan ruang makan wajib memiliki ventilasi yang cukup;
- (b) Kapal-kapal, kecuali kapal-kapal yang secara teratur terlibat dalam jalur perdagangan yang kondisi cuacanya tidak mensyaratkan hal tersebut, wajib dilengkapi dengan pendingin ruangan untuk akomodasi awak kapal, untuk setiap ruang radio yang terpisah dan untuk setiap ruang kendali mesin yang terpusat;
- (c) Seluruh ruang sanitasi wajib mempunyai ventilasi ke udara bebas, secara terpisah dari setiap bagian dari akomodasi; dan
- (d) panas yang memadai melalui sistem pemanasan wajib disediakan, kecuali bagi kapal yang berlayar khusus di wilayah pelayaran beriklim tropis;

8. Berkenaan dengan persyaratan mengenai pencahayaan, tunduk terhadap pengaturan khusus dapat diizinkan untuk kapal penumpang, kamar tidur dan ruang makan wajib diterangi dengan pencahayaan alami dan disediakan pencahayaan buatan yang memadai.

9. Apabila akomodasi kamar tidur di atas kapal dipersyaratkan, persyaratan kamar tidur tersebut berlaku:
- (a) pada kapal selain kapal penumpang, kamar tidur perseorangan wajib disediakan bagi masing-masing awak kapal; dalam hal kapal berukuran kurang dari 3.000 *gross tonnage* atau kapal *special purpose*, pengecualian dari persyaratan ini dapat diberikan oleh otoritas berwenang setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang bersangkutan;
  - (b) pemisahan kamar tidur wajib disediakan untuk awak kapal pria dan wanita;
  - (c) kamar tidur wajib berukuran memadai dan memiliki perlengkapan yang mencukupi untuk memastikan kenyamanan yang layak dan menunjang kerapian;
  - (d) sebuah tempat tidur yang terpisah untuk masing-masing awak kapal wajib disediakan dalam segala keadaan;
  - (e) ukuran minimum bagian dalam tempat tidur wajib tidak kurang dari 198 sentimeter kali 80 sentimeter;
  - (f) luas lantai pada kamar tidur awak kapal berukuran satu tempat tidur wajib tidak kurang dari:
    - (i) 4,5 m<sup>2</sup> untuk kapal dengan bobot kurang dari 3.000 *gross tonnage*;
    - (ii) 5,5 m<sup>2</sup> untuk kapal dengan bobot kurang dari 3.000 *gross tonnage* atau lebih tetapi kurang dari 10.000 *gross tonnage*;
    - (iii) 7 m<sup>2</sup> untuk kapal dengan bobot 10.000 *gross tonnage* atau lebih;
  - (g) Tetapi, untuk menyediakan kamar tidur dengan satu tempat tidur pada kapal dengan bobot kurang dari 3.000 *gross tonnage*, pada kapal penumpang dan kapal *special purpose*, otoritas berwenang dapat mengizinkan untuk mengurangi luas lantai.
  - (h) Penumpang kapal dan kapal-kapal untuk maksud khusus, area lantai kamar tidur pelaut-pelaut yang tidak seang menjalankan tugas di kapal tidak boleh kurang dari:
    - (i) 7.5 m<sup>2</sup> dengan kamar yang ditempati dua orang;
    - (ii) 11.5 m<sup>2</sup> dengan kamar yang ditempati tiga orang;
    - (iii) 14.5 m<sup>2</sup> dengan kamar yang di tempati empat orang;
  - (i) Pada kapal-kapal untuk maksud khusus kamar tidur boleh ditempati lebih dari 4 orang, lantai kamar tidur tidak boleh kurang dari 3,6 m<sup>2</sup> per orang;
  - (j) Pada kapal-kapal lain yang penumpang kapal dan, tempat kapal-kapal lain untuk maksud khusus, kamar tidur untuk para pelaut perwira yang menjalankan tugasnya dimana tidak ada tempat duduk pribadi ruang sehari-hari yang disediakan, area lantai tidak boleh kurang dari:
    - (i) 7,5 m<sup>2</sup> kurang dari 3.000 *gross tonnage*;
    - (ii) 8,5 m<sup>2</sup> dari 3,000 *gross tonnagen* atau lebih tetapi tidak boleh kurang dari 10,000 *gross tonnage* pada kapal;
    - (iii) 10 m<sup>2</sup> dari 10,000 *gross tonnage* atau lebih pada kapal;

- (k) Dalam penumpang kapal dan kapal-kapal lain untuk maksud khusus, kamar tidur untuk para pelaut perwira yang menjalankan tugasnya dimana tidak ada tempat duduk pribadi ruang sehari-hari yang disediakan, area lantai untuk per orang bagi pegawai-pegawai junior tidak boleh kurang dari 7,5 m<sup>2</sup> dan bagi pegawai-pegawai senior tidak kurang dari 8.5 m<sup>2</sup>; pegawai-pegawai junior dipahami pada tingkat operasional, dan pegawai senior pada tingkat manajemen;
- (l) Nakhoda, kepala ahli mesin dan kepala navigasi harus mempunya kamar tidur sebagai tambahannya, kamar duduk gabungan, ruang sehari-hari, ruang tambahan yang equivalen {kapal-kapal kurang dari 3,000 ton *gross tonnage*} bisa dikecualikan oleh otoritas berwenang dari ketentuan ini setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut bersangkutan;
- (m) Bagi setiap penghuni, furnitur termasuk loker baju atau *space* yang cukup (minimum 475 liter) dan sebuah meja berlaci atau *space* yang equivalen dan tidak kurang dari 56 liter; Apabila meja berlaci tidak cocok dengan loker baju kemudian dikombinasikan dengan volume minimum loker baju yaitu 500 liter; ini harus di pasang dengan lemari yang bisa dikunci oleh penghuni dan juga bisa menjamin privasi;
- (n) Masing-masing kamar tidur harus disediakan meja atau meja kerja, yang harus pas, tipe *drop-leaf* atau *slide-out* , dan yang penting dengan fasilitas tempat duduk yang nyaman.

10. Berkaitan dengan ketentuan-ketentuan kamar makan:

- (a) kamar-kamar makan harus berlokasi terpisah dari kamar-kamar tidur dan sedekat seperti yang dapat dipraktekkan, dengan dapur; kapal kurang dari 3,000 *gross tonnage* bisa dikecualikan oleh otoritas berwenang dari ketentuan ini setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan pelaut bersangkutan;
- (b) kamar-kamar makan harus berukuran mencukupi dan nyaman dan berperabotan dan berperlengkapan memadai (termasuk fasilitas-fasilitas berkesinambungan untuk minuman dan makanan), dengan mempertimbangkan jumlah para pelaut yang cenderung menggunakannya kapanpun; [ketetapan harus dibuat untuk fasilitas-fasilitas kamar makan terpisah bilamana tepat];

11. Berkaitan dengan ketentuan-ketentuan fasilitas sanitari:

- (a) semua pelaut harus mempunyai akses menyenangkan menuju fasilitas-fasilitas kebersihan yang memenuhi standar-standar kesehatan dan kebersihan minimum dan standar-standar kenyamanan yang wajar di mana fasilitas-fasilitas kebersihan terpisah diberikan kepada para pria dan wanita,
- (b) harus ada fasilitas-fasilitas kebersihan dengan akses mudah jembatan navigasi dan ruang mesin atau dekat pusat kontrol kamar mesin; kapal-kapal kurang dari 3,000 *gross tonnage*; bisa dikecualikan oleh otoritas berwenang dari ketentuan ini setelah berkonsultasi dengan organisasi-organisasi para pemilik kapal dan para pelaut bersangkutan;
- (c) Di semua kapal minimum harus ada 1 toilet, 1 wastafel dan 1 bak mandi atau shower bagi 6 orang atau kurang, bagi yang tidak mempunyai fasilitas pribadi harus disediakan di lokasi yang nyaman;



(d) pengecualian bagi penumpang kapal, masing-masing kamar tidur harus disediakan wastafel termasuk air panas dan air dingin, kecuali dimana wastafel diletakkan di kamar mandi khusus yang disediakan;

(e) Secara normal penumpang kapal yang terlibat dalam perjalanan yang lamanya tidak kurang dari 4 jam, pertimbangan di berikan oleh otoritas berwenang terhadap perencanaan-perencanaan khusus atau pengurangan jumlah fasilitas yang dibutuhkan;

(f) Air panas dan air dingin yang bersih harus disediakan di semua tempat-tempat cuci

12. Berkaitan dengan persyaratan-persyaratan akomodasi rumah sakit, kapal yang membawa 15 atau lebih pelaut dan terlibat dalam pelayaran yang lamanya lebih dari 3 hari harus menyediakan akomodasi rumah sakit terpisah yang digunakan sebagai tujuan medis secara eksklusif; otoritas berwenang bisa relax , ketentuan ini bagi kapal yang terlibat dalam perdagangan di pantai;

dalam menyetujui akomodasi rumah sakit di atas kapal otoritas berwenang harus menjamin bahwa akomodasi akan bisa digunakan dalam semua cuaca, akses mudah, memberikan penginapan yang nyaman bagi penghuni dan kondusif dalam penerimaan mereka perhatian yang tepat;

13. Fasilitas binatu bertempat dan berfunitur secara layak harus tersedia;

14. Semua kapal harus mempunyai ruang atau ruang-ruang dalam membuka *deck* dimana para pelaut bisa mempunyai akses ketika tidak bertugas, dimana mempunyai area yang cukup berkaitan dengan ukuran kapal dan jumlah para pelaut diatas kapal;

15. Semua kapal harus disediakan kantor-kantor yang terpisah atau kantor-kantor umum yang digunakan oleh departemen deck dan mesin; kapal yang kurang dari 3,000 *gross tonnage* yang harus diuji oleh otoritas berkompeten dari ketentuan-ketentuan ini setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan pelaut yang bersangkutan;

16. Secara rutin kapal-kapal melakukan perdagangan *ke mosquito-infested port* wajib dipasang dengan unsur-unsur yang tepat seperti yang dikehendaki oleh otoritas berwenang;

17. Fasilitas rekreasi yang layak, layanan-layanan dan kesenangan-kesenangan yang disesuaikan dengan kebutuhan-kebutuhan khusus para pelaut yang harus hidup dan bekerja di kapal-kapal, wajib diberikan di atas kapal yang bermanfaat bagi seluruh pelaut, merujuk pada Regulasi 4.3 dan diasosiasikan dengan Koda ketentuan-ketentuan mengenai perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan;

18. Otoritas berwenang wajib sering memenuhi inspeksi yang dilanjutkan diatas kapal oleh nakhoda yang berwenang, untuk menjamin bahwa akomodasi para pelaut bersih, pantas ditempati dan dipelihara dalam kondisi baik atau perbaikan. Hasil dari masing-masing inspeksi harus dicatat dan tersedia untuk review.

19. Dalam hal kapal-kapal dimana perlu dipikirkan, tanpa diskriminasi, kepentingan para pelaut yang berbeda dan agama yang berbeda dan praktek sosial, otoritas berwenang dapat, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan pelaut bersangkutan, secara adil mengizinkan variasi yang berlaku berkaitan dengan Standar kondisi bahwa

variasi tersebut tidak menghasilkan fasilitas keseluruhan yang kurang menguntungkan dari pada mereka yang akan menghasilkan penggunaan Standar ini.

20. Setiap Negara Anggota setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan pelaut bersangkutan, kecuali kapal-kapal yang kurang dari 200 *gross tonnage* dimana ini bisa diterima untuk melaksanakan, mempertimbangkan ukuran kapal dan jumlah-orang-orang di atas kapal:

(a) ayat 7(b), 11(d) dan 13;

(b) ayat 9(f) dan (h) sampai (l) hanya berkaitan dengan area lantai;

21. Ada pengecualian dengan ketentuan-ketentuan Standar ini hanya bisa dibuat dimana mereka secara cepat diizinkan dalam Standar ini dan hanya untuk kondisi-kondisi khusus dimana pengecualian dan secara jelas bisa dibuktikan dengan dasar-dasar yang kuat dan tunduk terhadap perlindungan keselamatan dan kesehatan pelaut.

## **Pedoman**

### **Pedoman B3.1-Akomodasi dan Fasilitas-fasilitas Rekreasi**

#### **Pedoman B3.1.1-Desain dan Konstruksi**

1. *Bulkhead eksternal* kamar-kamar tidur dan kamar-kamar makan harus bersekat memadai bagi semua selubung mesin dan semua *bulkhead* batas dapur dan ruang-ruang lain dalam mana panas diproduksi harus bersekat mencukupi dimana ada sebuah peluang penciptaan efek-efek panas dalam akomodasi berdampingan atau lorong. Langkah-langkah juga harus diambil untuk memberikan perlindungan dari efek-efek panas uap dan/atau pipa-pipa layanan air panas;
2. Kamar tidur, kamar makan, kamar rekreasi dan lorong-lorong dalam ruang akomodasi harus bersekat mencukupi guna mencegah kondensasi atau pemanasan berlebihan;
3. Permukaan-permukaan *bulkhead* dan *deckhead* harus berbahan dengan sebuah permukaan yang mudah dipelihara kebersihannya. Tidak ada bentuk konstruksi yang cenderung menyembunyikan kutu-kutu boleh digunakan;
4. Permukaan-permukaan *bulkhead* dan *deckhead* di kamar-kamar tidur dan kamar-kamar makan harus mudah dipelihara kebersihannya dan berwarna cerah dengan sebuah finishing yang awet, tidak beracun.
5. Dek-dek dalam seluruh akomodasi pelaut harus berbahan dan berkonstruksi yang disetujui dan harus memberikan sebuah permukaan yang tahan lembab dan mudah dipelihara kebersihannya;
6. Bilamana lantai-lantainya merupakan komposisi, penyediaan dengan sisi-sisi harus diprofilkan guna menghindari retak.

#### **Pedoman B3.1.2-Ventilasi**

1. Sistem ventilasi untuk kamar-kamar tidur dan kamar-kamar makan harus dikontrol guna memelihara udara tetap berkondisi memuaskan dan memastikan kecukupan pergerakan udara dalam segala kondisi cuaca dan iklim;

2. Sistem-sistem pengaturan udara, apakah bertipe unit terpusat atau individu, harus didesain untuk:
  - (a) memelihara udara pada sebuah suhu dan kelembaban relatif memuaskan berbanding kondisi-kondisi udara luar, memastikan kecukupan perbuahan-perubahan udara dalam semua ruang berAC, mempertimbangkan karakteristik khusus operasi di laut dan tidak menciptakan kebisingan-kebisingan atau vibrasi berlebihan; dan
  - (b) memfasilitasi pembersihan mudah dan pembersihan kuman guna mencegah dan mengontrol penyebaran penyakit.
3. Operasi pengaturan udara dan bantuan-bantuan lain untuk ventilasi yang diharuskan oleh ayat sebelumnya daripada yang harus tersedia kapanpun ketika para pelaut tinggal atau bekerja di atas kapal dan kondisi tersebut mengharuskan seperti itu. tetapi; daya ini tidak boleh diberikan dari sebuah sumber darurat.

### **Pedoman B3.1.3-Pemanasan**

1. Sistem pemanasan akomodasi pelaut harus beroperasi disepanjang waktu ketika pelaut tinggal atau bekerja di atas kapal dan kondisi-kondisi mengharuskan penggunaannya;
2. Dalam seluruh kapal, dalam mana sebuah sistem pemanas diperlukan, pemanasan harus melalui air panas, udara hangat, listrik, uap atau setaranya. {Tetapi, dalam area akomodasi, uap tidak boleh digunakan sebagai sebuah media bagi transportasi panas}. Sistem pemanasan harus mampu memelihara suhu dalam akomodasi pelaut tetap bertingkat memuaskan dibawah kondisi-kondisi cuaca dan iklim normal yang cenderung dipenuhi dalam perdagangan dalam mana kapal tersebut dilibatkan. Otoritas berwenang harus menetapkan standar yang akan diberikan;
3. Radiator dan peralatan pemanasan lain harus ditempatkan dan, bilamana perlu, dilindungi guna menghindari resiko kebakaran atau bahaya atau ketidaknyamanan para penghuni.

### **Pedoman B3.1.4-Tata Cahaya**

1. Diseluruh kapal, cahaya listrik harus diberikan dalam akomodasi pelaut. Bila tidak ada dua sumber listrik independen untuk tatacahaya, tatacahaya tambahan harus diberikan oleh lampu-lampu yang berkonstruksi atau perlengkapan tatacahaya memadai untuk penggunaan darurat.
2. Dikamar-kamar tidur, sebuah lampu baca listrik harus dipasang pada kepala setiap *berth*;
3. Standar tata cahaya alamiah dan buatan mencukupi harus ditetapkan oleh otoritas berwenang.

### **Pedoman B3.1.5-Kamar-kamar Tidur**

1. Harus ada rencana-rencana *berth* mencukupi di atas kapal yang membuat para pelaut dan setiap pasangannya yang menemani pelaut

2. Bilamana ukuran kapal, aktivitas terkait dan tata letaknya membuatnya wajar dan praktis, kamar-kamar tidur harus direncanakan dan dilengkapi termasuk dengan sebuah kamar mandi guna memberikan kenyamanan wajar bagi para penghuni dan memfasilitasi kerapihan
3. Sejauh dapat dipraktekkan, kamar tidur para pelaut harus disusun sedemikian rupa sehingga pengamatan-pengamatan terpisah dan tidak ada pelaut yang bekerja selama hari itu saling berbagi sebuah kamar dengan *watchkeeper*.
4. Dalam hal para pelaut melaksanakan kewajiban perwira bawahan, ini tidak boleh melebihi dua orang per kamar tidur
5. Harus diberikan pertimbangan terhadap peningkatan fasilitas berkaitan dengan paragraf (9) m Standar A3.1 bagi *engineer* pertama ketika dalam praktek
6. Ruang yang ditempati oleh *berth* dan loker, lemari-lemari berlaci dan tempat duduk harus disertakan ke dalam pengukuran area lantainya. Ruang-ruang kecil atau berbentuk tidak teratur yang tidak menambah secara efektif ruang yang tersedia bagi pergerakan bebas dan tidak dapat digunakan untuk menginstalasi perabotan harus dikesampingkan.
7. *Berth* tidak boleh disusun dalam deretan lebih dari 2. Pada kasus *berth* berlokasi disepanjang sisi kapal, hanya perlu ada sebuah deretan tunggal dimana sebuah *sidelight* (lampu samping) ditempatkan diatas sebuah *berth*.
8. *Berth* bawah dalam sebuah deretan dobel tidak boleh kurang dari 30 cm diatas lantainya; *berth* atas harus ditempatkan kira-kira ditengah-tengah antara bagian dasar *berth* bawah dan sisi bawah tiang-tiang *deckhead*.
9. Kerangka dan *leeboard*, bila ada, sebuah *berth* harus berbahan yang disetujui, keras, lembut, dan tidak cenderung berkarat atau menyembunyikan kutu
10. Bila rangka-rangka berbentuk pipa digunakan untuk konstruksi *berth*, keseluruhannya harus sepenuhnya bersegel dan tanpa lubang-lubang kecil yang akan memberikan akses kutu.
11. Setiap *berth* harus dipasang dengan sebuah matras yang nyaman dengan dasar pegas atau dikombinasikan dengan sebuah matras pegas, termasuk *spring bottom* atau *spring mattress*. Bahan matras dan pegas yang digunakan harus terbuat dari bahan yang bagus. Pengisian bahan yang cenderung menyembunyikan kutu tidak boleh digunakan.
12. Ketika sebuah *berth* ditempatkan terhadap satu sama lain, sebuah dasar anti debu harus dipasang dibawah dasar pegas *berth* atas.
13. Perabotan haruslah berbahan lembut, keras yang tidak mudah melengkung atau berkarat
14. Kamar-kamar tidur harus dilengkapi dengan tirai- tirai atau yang setara untuk *sidelight*
15. Kamar-kamar tidur harus dilengkapi dengan sebuah cermin, kabinet kecil untuk keperluan-keperluan toilet, sebuah rak buku dan centelan jas berjumlah mencukupi.

### **Pedoman B.3.1.6 Kamar-kamar Makan**

1. Fasilitas-fasilitas kamar makan bisa jadi umum atau terpisah; keputusan dalam aspek ini harus diambil setelah berkonsultasi dengan perwakilan-perwakilan para pelaut dan pemilik kapal dan tunduk pada persetujuan otoritas berwenang. Perhitungan penuh harus diambil tentang faktor-faktor seperti ukuran kapal dan kepentingan-kepentingan para pelaut yang memiliki praktek-praktek budaya, keagamaan dan/atau kebutuhan sosial para pelaut.
2. Bilamana fasilitas-fasilitas kamar makan terpisah akan diberikan kepada para pelaut, maka kamar-kamar makan terpisah harus diberikan untuk:
  - (a) nakhoda dan para perwira; dan
  - (b) perwira-perwira bawahan dan pelaut-pelaut lain.
3. Pada kapal-kapal selain dari kapal-kapal penumpang, area lantai daripada kamar-kamar makan bagi para pelaut tidak boleh kurang dari 1,5 meter persegi per orang dari kapasitas tempat duduk yang direncanakan.
4. Kamar-kamar makan harus dilengkapi dengan meja-meja dan tempat duduk yang sesuai, yang permanen maupun dapat dipindahkan, yang mencukupi untuk mengakomodasi pelaut berjumlah terbesar yang cenderung menggunakannya kapanpun.
5. Harus ada, disepanjang waktu, kapan saja pelaut ada dikapal:
  - (a) sebuah regrigerator, yang harus berlokasi menyenangkan, berkapasitas mencukupi untuk jumlah orang-orang yang menggunakan kamar atau kamar-kamar makan itu;
  - (b) fasilitas-fasilitas untuk minuman-minuman hangat; dan
  - (c) fasilitas-fasilitas air dingin
6. Bilamana kamar-kamar dapur yang tersedia tidak dapat diakses oleh kamar-kamar makan, loker mencukupi untuk peralatan makan dan fasilitas terkait untuk pencucian peralatan harus diberikan;
7. Bagian-bagian atas meja dan tempat duduk harus berbahan anti lembab.

### **Pedoman B3.1.7 – Akomodasi sanitari**

1. Wastafel dan bak mandi harus berukuran mencukupi dan berkonstruksi bahan yang disetujui dengan sebuah permukaan halus yang tidak mudah retak, mengelupas atau berkarat;
2. Semua toilet harus berpola yang disetujui dengan diberikan sebuah aliran air memadai atau dengan alat-alat aliran yang memadai bagi udara, yang tersedia disepanjang waktu dan dapat dikontrol secara independen;
3. Akomodasi sanitari yang dimaksudkan untuk penggunaan lebih dari satu orang harus mematuhi ketentuan-ketentuan berikut:

- (a) lantai-lantai harus berbahan awet yang disetujui, kedap lembab, dan harus berdrainase benar;
- (b) *bulkhead* harus berbahan baja atau berbahan lainnya yang disetujui dan harus kedap air hingga paling tidak 9 inci (23 sentimeter) diatas level dek;
- (c) akomodasi harus berpenerangan, berpemanas dan berventilasi mencukupi;
- (d) Toilet harus berlokasi nyaman bagi, tetapi tidak terpisah dari, kamar-kamar tidur dan kamar-kamar cuci, tanpa akses langsung dari kamar-kamar tidur atau dari sebuah jalan lintasan antara kamar-kamar tidur dan toilet menuju apa tidak ada akses lain: ketentuan ini tidak berlaku dimana sebuah toilet berlokasi dalam sebuah kompartemen antara 2 kamar tidur yang memiliki total tidak lebih dari 4 orang;
- (e) bila ada lebih dari sebuah toilet dalam sebuah kompartemen, keseluruhannya harus berkasa mencukupi untuk memastikan privasi

4. Fasilitas-fasilitas binatu yang diberikan untuk digunakan oleh para pelaut harus meliputi:

- (a) mesin-mesin cuci;
- (b) mesin-mesin pengeringan atau kamar-kamar pengeringan berpanas dan berventilasi mencukupi; dan
- (c) seterika-seterika dan papan-papan penyeterikaan atau perlengkapan lain yang setaranya

**Pedoman B3.1.8 - Akomodasi ruang kesehatan**

1. Akomodasi ruang kesehatan seharusnya dirancang untuk memfasilitasi konsultasi dan pemberian bantuan medik pertolongan pertama dan untuk membantu mencegah penyebaran penyakit infeksi.
2. Pengaturan pintu masuk, tempat tidur, pencahayaan, ventilasi, sistem pemanasan dan penyediaan air seharusnya dirancang untuk memastikan kenyamanan dan memfasilitasi perawatan bagi penghuni.
3. Jumlah tempat tidur ruang kesehatan yang disyaratkan seharusnya ditentukan oleh otoritas berwenang.
4. Akomodasi sanitasi seharusnya disediakan secara khusus untuk penghuni ruang kesehatan, baik sebagai bagian dari akomodasi atau yang berdekatan. Akomodasi sanitasi tersebut seharusnya mencakup minimum satu WC, satu wastafel dan satu bak mandi atau pancuran.

**Pedoman B3.1.9-Fasilitas lainnya**

Apabila fasilitas terpisah bagi awak kapal departemen mesin untuk mengganti pakaian mereka disediakan, seharusnya:

- (a) ditempatkan di luar ruang mesin tetapi memiliki akses yang mudah untuk dijangkau; dan
- (b) dilengkapi dengan loker baju tersendiri dan juga dengan bak mandi atau pancuran dan wastafel yang mengalirkan air tawar panas dan dingin.

### **Pedoman B3.10 – Ketentuan mengenai selimut dan seprai, peralatan makan dan lain-lain**

Setiap Negara Anggota seharusnya mempertimbangkan penerapan prinsip-prinsip sebagai berikut:

- (a) selimut dan seprai tempat tidur dan peralatan makan yang bersih seharusnya disediakan oleh pemilik kapal kepada semua awak kapal untuk digunakan di atas kapal selama bekerja, dan awak kapal tersebut seharusnya bertanggung jawab untuk mengembalikan peralatan tersebut pada waktu yang ditentukan oleh nakhoda dan setelah selesainya pekerjaan di kapal.
- (b) selimut dan seprai tempat tidur seharusnya berkualitas baik, piring, cangkir dan peralatan makan lainnya seharusnya berbahan yang disetujui yang dapat dengan mudah dibersihkan; dan
- (c) handuk, sabun dan kertas toilet bagi semua awak kapal seharusnya disediakan oleh pemilik kapal.

### **Pedoman B3.1.11 – Fasilitas rekreasi, surat, dan pengaturan kunjungan ke atas kapal**

1. Fasilitas dan pelayanan rekreasi seharusnya ditinjau secara berkala untuk memastikan bahwa hal tersebut memadai dengan mengingat perubahan kebutuhan para awak kapal yang timbul dari perkembangan teknis, operasional dan perkembangan lainnya dalam industri pelayaran.
2. Perabot untuk fasilitas rekreasi seharusnya meliputi minimal sebuah rak buku dan fasilitas membaca, menulis, dan, apabila memungkinkan, disediakan alat permainan.
3. Sehubungan dengan perencanaan fasilitas rekreasi, otoritas berwenang seharusnya memberikan pertimbangan mengenai pengaturan ruang kantin.
4. Pertimbangan seharusnya juga diberikan terhadap fasilitas berikut tanpa dibebankan biaya kepada awak kapal, apabila memungkinkan:
  - (a) ruangan untuk merokok
  - (b) ruang menonton televisi dan siaran radio;
  - (c) pertunjukan film, yang persediaan film tersebut seharusnya mencukupi selama masa pelayaran dan, apabila diperlukan, dapat diganti dalam jangka waktu yang wajar;
  - (d) perlengkapan olahraga termasuk perlengkapan latihan, meja permainan, permainan yang dapat dilakukan di atas dek;
  - (e) apabila memungkinkan, fasilitas untuk berenang;
  - (f) ruang perpustakaan yang berisi buku keterampilan, pelatihan dan lainnya, yang persediaannya seharusnya mencukupi selama masa pelayaran dan diganti dalam jangka waktu yang wajar;
  - (g) fasilitas untuk rekreasi kerajinan tangan;

- (h) perlengkapan elektronik seperti radio, televisi, perekam video, pemutar DVD/CD, komputer dan piranti lunak dan perekam/pemutar kaset);
  - (i) apabila sesuai, ketentuan bar di atas kapal bagi awak kapal kecuali apabila bertentangan dengan kebiasaan nasional, agama atau sosial; dan
  - (j) akses yang layak untuk komunikasi telepon dari kapal ke darat, dan fasilitas surat elektronik dan internet, apabila tersedia, dapat dikenakan biaya atas penggunaan layanan ini dalam jumlah yang wajar.
5. Setiap upaya seharusnya diberikan untuk memastikan bahwa pengiriman surat para awak kapal dapat diandalkan dan secepat mungkin. Upaya tersebut seharusnya juga dipertimbangkan untuk menghindari awak kapal berkewajiban membayar ongkos kirim tambahan ketika surat harus dikirim kembali karena keadaan diluar kendali mereka.
  6. Kebijakan seharusnya dipertimbangkan untuk memastikan, tunduk pada setiap hukum internasional atau hukum atau peraturan nasional yang berlaku, apabila memungkinkan dan wajar awak kapal untuk segera diberikan izin untuk mendatangkan pasangan, kerabat dan teman mereka sebagai tamu di atas kapal ketika kapal berada di pelabuhan. Kebijakan tersebut seharusnya memenuhi semua yang berkaitan dengan pemeriksaan keamanan.
  7. Pertimbangan seharusnya diberikan kemungkinan yang membolehkan awak kapal untuk didampingi pasangannya pada saat pelayaran tertentu apabila dimungkinkan dan wajar. Pasangan tersebut seharusnya dilindungi asuransi yang mencakup perlindungan terhadap kecelakaan dan kesehatan; pemilik kapal seharusnya memberikan bantuan kepada awak kapal untuk mengefektifkan asuransi tersebut.

### **Pedoman B3.1.12 - Pencegahan kebisingan dan getaran**

1. Fasilitas dan akomodasi rekreasi dan katering seharusnya ditempatkan sejauh mungkin dari ruang mesin, ruang *steering gear*, *deck winches*, ventilasi, sistem pemanas dan perlengkapan AC serta mesin dan peralatan lainnya yang menimbulkan kebisingan.
2. Penyekat suara atau bahan peredam suara lainnya yang sesuai seharusnya digunakan dalam pembangunan dan penyelesaian dinding sekat, langit-langit dan dek dalam ruangan yang menghasilkan suara dan juga pintu otomatis penyekat kebisingan untuk ruang mesin.
3. Ruang mesin dan ruang mesin lainnya seharusnya disediakan, apabila memungkinkan, dengan ruang kendali terpusat yang kedap suara untuk personel pada ruang mesin. Ruang kerja, seperti bengkel mesin, seharusnya disekat, apabila memungkinkan, dari kebisingan ruang mesin utama dan tindakan seharusnya diambil untuk mengurangi kebisingan dalam pengoperasian mesin.
4. Batas tingkat kebisingan untuk ruang kerja dan ruang tinggal seharusnya disesuaikan dengan pedoman internasional ILO mengenai tingkat paparan, termasuk yang terdapat dalam Kode ILO yang berjudul *Faktor Ambang Batas di Tempat Kerja*, 2001, dan, apabila memungkinkan, perlindungan khusus yang disarankan oleh Organisasi Maritim Internasional, dan dengan perubahan-perubahannya dan instrumen tambahan mengenai tingkat kebisingan yang dapat diterima di atas kapal. Salinan dari instrumen yang berlaku dalam bahasa Inggris atau bahasa yang berlaku di tempat kerja di kapal seharusnya



ditempatkan di atas kapal dan seharusnya dapat dengan mudah diakses para awak kapal.

5. Tidak boleh ada fasilitas akomodasi atau rekreasi atau katering yang seharusnya terpapar getaran berlebihan.

## **Peraturan**

### **Peraturan 3.2 - Makanan dan Katering**

Maksud: untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki akses untuk mendapatkan makanan dan air minum berkualitas baik yang diatur berdasarkan persyaratan higienis.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa kapal yang berbendera negaranya membawa dan menyediakan makanan dan air minum yang berkualitas di atas kapal, kadar nutrisi dan jumlah yang mencukupi yang dipersyaratkan di atas kapal dan memperhatikan perbedaan latar belakang budaya dan agama.
2. Awak kapal di atas kapal wajib disediakan makanan yang bebas biaya selama jangka waktu bekerja.
3. Awak kapal yang dipekerjakan sebagai juru masak kapal bertanggungjawab untuk menyiapkan makanan harus dilatih dan memiliki persyaratan kualifikasi untuk posisi tersebut di atas kapal.

## **Standar**

### **Standar A3.2 - Makanan dan Katering**

1. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan peraturan perundang-undangan atau kebijakan lain untuk menyediakan standar minimum bagi jumlah dan makanan dan air minum berkualitas dan untuk standar katering yang berlaku pada makanan yang disediakan bagi awak kapal di atas kapal yang berbendera negaranya dan wajib mengupayakan kegiatan pendidikan untuk mempromosikan kesadaran dan pelaksanaan Standar yang mengacu pada ayat ini.
2. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa kapal yang berbendera negaranya telah memenuhi standar minimum berikut:
  - (a) persediaan makanan dan air minum, dengan mempertimbangkan jumlah awak kapal di atas kapal, ketentuan keagamaan dan tradisi budaya mereka yang berkaitan dengan makanan, dan waktu serta kondisi pelayaran, wajib memperhatikan jumlah, kadar nutrisi, kualitas dan variasi.
  - (b) organisasi dan perlengkapan di departemen katering wajib sedemikian rupa menyediakan makanan bagi awak kapal yang mencukupi, bervariasi dan bernutrisi serta disiapkan dan dihidangkan sesuai persyaratan higienis.
  - (c) staf katering wajib terlatih atau terarah dengan baik sesuai posisinya.
3. Pemilik kapal wajib memastikan bahwa awak kapal yang dipekerjakan sebagai juru masak telah terlatih, memiliki kualifikasi dan kompetensi untuk posisi tersebut sesuai dengan persyaratan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan Negara Anggota yang bersangkutan.

4. Persyaratan berdasarkan ayat 3 Standar ini wajib mencakup penyelesaian suatu kursus pelatihan yang disetujui atau diakui oleh otoritas berwenang, meliputi praktik memasak, higienis makanan dan perseorangan, penyimpanan makanan, pengendalian persediaan, serta perlindungan lingkungan, kesehatan dan keselamatan katering.
5. Pada kapal yang beroperasi dengan pengawakan yang ditentukan kurang dari sepuluh, berdasarkan jumlah kru, atau pola perdagangan, dapat tidak dipersyaratkan oleh otoritas berwenang untuk membawa juru masak yang sepenuhnya memenuhi syarat, setiap orang yang memproses makanan di dapur wajib terlatih atau diberi instruksi termasuk dalam bidang higienis makanan dan perseorangan serta penanganan dan penyimpanan makanan di atas kapal.
6. Pada kondisi yang sangat penting, otoritas berwenang dapat menerbitkan dispensasi yang mengizinkan juru masak yang tidak sepenuhnya memenuhi syarat untuk bekerja pada suatu kapal tertentu untuk jangka waktu tertentu yang terbatas, sampai pelabuhan berikutnya atau untuk jangka waktu tidak lebih dari satu bulan, dengan ketentuan bahwa orang yang diberikan dispensasi tersebut, telah terlatih atau diberi instruksi termasuk dalam bidang kebersihan makanan dan perseorangan serta penanganan dan penyimpanan makanan di atas kapal.
7. Berdasarkan prosedur kepatuhan yang berlaku, menurut Judul 5 Konvensi ini, otoritas berwenang wajib mempersyaratkan pemeriksaan berkala yang didokumentasikan dilaksanakan di atas kapal, oleh atau dibawah kewenangan nakhoda, berkenaan dengan:
  - (a) persediaan makanan dan air minum;
  - (b) semua ruang dan perlengkapan lain yang digunakan untuk penyimpanan dan penanganan makanan dan air minum; dan
  - (c) dapur dan perlengkapan lain untuk penyiapan dan penyajian makanan.
8. Tidak ada awak kapal berusia dibawah 18 tahun yang wajib dipekerjakan atau dilibatkan atau bekerja sebagai juru masak kapal.

## **Pedoman**

### **Pedoman B3.2 - Makanan dan Katering**

#### **Pedoman B3.2.1 - Pemeriksaan, pendidikan, riset dan publikasi**

1. Otoritas berwenang seharusnya, bekerjasama dengan badan-badan dan organisasi-organisasi terkait lainnya, mengumpulkan informasi mutakhir tentang nutrisi dan metode pembelian, penyimpanan, pengawetan, pengolahan dan penyajian makanan, dengan acuan khusus pada persyaratan katering di atas kapal. Informasi ini seharusnya tersedia, bebas biaya atau dengan harga yang wajar, kepada para produsen dan penyedia bahan makanan dan peralatan di atas kapal, nakhoda, pramusaji dan juru masak, dan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut bersangkutan. Bentuk-bentuk publikasi yang tepat, misalnya buku petunjuk, brosur, poster, bagan atau iklan dalam jurnal-jurnal perdagangan seharusnya digunakan untuk tujuan ini.

2. Otoritas berwenang seharusnya menerbitkan rekomendasi untuk menghindari pemborosan makanan, memfasilitasi pemeliharaan standar higienis yang tepat, dan memastikan kenyamanan maksimum yang berlaku dalam tata kerja.
3. Otoritas berwenang seharusnya bekerja dengan organisasi dan badan terkait untuk mengembangkan materi pendidikan dan informasi di atas kapal mengenai metode yang memastikan persediaan makanan dan layanan katering yang layak.
4. Otoritas berwenang seharusnya bekerja sama dengan baik dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang terkait dan dengan otoritas nasional maupun daerah yang berurusan dengan permasalahan makanan dan kesehatan, dan apabila diperlukan, dapat memanfaatkan layanan yang ada di otoritas berwenang tersebut.

### **Pedoman B3.2.2 – Juru masak di kapal**

1. Awak kapal seharusnya hanya dapat dikualifikasikan sebagai juru masak di kapal apabila mereka telah:
  - (a) mempunyai masa layar untuk jangka waktu paling sedikit yang ditetapkan oleh otoritas berwenang, yang mungkin bervariasi dengan mempertimbangkan kualifikasi atau pengalaman terkait yang dimiliki.
  - (b) lulus dari ujian yang ditetapkan oleh otoritas berwenang atau lulus dari ujian yang setara pada lembaga pelatihan juru masak yang diakui.
2. Ujian yang telah ditetapkan dapat dilaksanakan dan sertifikat diberikan baik secara langsung oleh otoritas berwenang atau oleh lembaga pelatihan juru masak yang diakui, yang tunduk pada pengawasan otoritas berwenang.
3. Otoritas berwenang seharusnya memberikan pengakuan, yang sesuai, terhadap sertifikat kualifikasi sebagai juru masak di kapal yang diterbitkan oleh Negara Anggota lainnya, yang telah meratifikasi Konvensi ini atau Konvensi Sertifikasi Juru Masak di Kapal, 1946 (No. 69), atau badan lain yang disetujui.

## **Judul 4. Pelindungan Kesehatan, Perawatan Medik, Kesejahteraan dan Pelindungan Jaminan Sosial**

### **Peraturan**

#### **Peraturan 4.1- Perawatan medik di atas kapal dan di darat**

Maksud: untuk melindungi kesehatan awak kapal dan memastikan akses yang cepat terhadap perawatan medik di atas kapal dan di darat.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa semua awak kapal pada kapal yang berbendera negaranya telah dilindungi oleh kebijakan yang tepat untuk pelindungan kesehatan mereka dan bahwa mereka mempunyai akses perawatan medik yang cepat dan memadai ketika bekerja di atas kapal.
2. Pelindungan dan perawatan berdasarkan ayat 1 Peraturan ini wajib, pada prinsipnya, disediakan tanpa dikenakan biaya kepada awak kapal.

3. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa awak kapal di atas kapal dalam wilayahnya yang membutuhkan perawatan medik dengan segera diberikan akses menuju fasilitas medik Negara Anggota di darat.
4. Persyaratan mengenai perlindungan kesehatan dan perawatan medik di atas kapal yang diatur dalam Kode meliputi standar kebijakan yang bertujuan penyediaan perlindungan kesehatan dan perawatan medik bagi awak kapal yang setara dengan apa yang umumnya tersedia bagi para pekerja di darat.

## **Standar**

### **Standar A4.1 - Perawatan medik di atas kapal dan di darat**

1. Negara Anggota wajib memastikan bahwa kebijakan penyediaan perlindungan kesehatan dan perawatan medik, termasuk perawatan gigi dasar, bagi awak kapal yang bekerja di atas kapal yang berbendera negaranya telah menerapkan yaitu:
  - (a) memastikan pelaksanaan setiap ketentuan umum bagi awak kapal tentang perlindungan kesehatan kerja dan perawatan medik yang terkait dengan tugas mereka dan juga ketentuan khusus untuk bekerja di atas kapal;
  - (b) Memastikan bahwa awak kapal telah diberikan perlindungan kesehatan dan perawatan medik yang setara dengan apa yang umumnya tersedia bagi para pekerja di darat, termasuk akses yang cepat untuk mendapatkan obat-obatan yang diperlukan, peralatan medik dan fasilitas untuk diagnosis serta perawatan dan mendapatkan informasi dan keahlian medik;
  - (c) memberikan hak kepada awak kapal untuk mengunjungi dokter atau dokter gigi yang memenuhi kualifikasi medik tanpa penundaan pada pelabuhan berikutnya, apabila dimungkinkan;
  - (d) memastikan bahwa, sesuai dengan hukum dan kebiasaan nasional Negara Anggota, layanan perawatan medik dan perlindungan kesehatan diberikan tanpa dikenakan biaya ketika awak kapal berada di atas kapal atau berada di sebuah pelabuhan asing; dan
  - (e) perawatan awak kapal yang sakit atau cedera tidak dibatasi, tetapi termasuk tindakan pencegahan seperti program promosi dan pendidikan kesehatan.
2. Otoritas berwenang wajib mengadopsi formulir laporan medik standar untuk digunakan oleh nakhoda kapal dan personel medik di darat dan di atas kapal yang relevan. Formulir tersebut ketika dilengkapi, isinya wajib dijaga kerahasiaannya dan wajib hanya digunakan untuk memfasilitasi perawatan para awak kapal.
3. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan peraturan perundang-undangan yang menyusun persyaratan untuk fasilitas dan perlengkapan rumah sakit dan perawatan medik di atas kapal serta pelatihan di atas kapal yang berbendera Negara Anggota.
4. Peraturan perundang-undangan wajib mengatur sekurang-kurangnya untuk persyaratan berikut ini:

- (a) semua kapal wajib membawa kotak obat, peralatan medik, dan pedoman medik, hal-hal khusus yang wajib ditetapkan dan tunduk pada pemeriksaan rutin yang dilakukan oleh otoritas berwenang; persyaratan nasional wajib memperhatikan jenis kapal, jumlah orang di atas kapal dan sifatnya, tujuan dan jangka waktu pelayaran serta standar medik nasional dan internasional yang direkomendasikan;
  - (b) kapal yang membawa 100 orang atau lebih dan biasanya melakukan pelayaran internasional dengan jangka waktu lebih dari tiga hari wajib membawa seorang dokter yang memenuhi syarat dan bertanggung jawab menyediakan perawatan medik; hukum atau peraturan nasional wajib juga menguraikan kapal-kapal lain yang wajib dipersyaratkan untuk membawa dokter, dengan memperhatikan, antara lain, faktor-faktor seperti jangka waktu, sifat, kondisi pelayaran, dan jumlah awak kapal di atas kapal;
  - (c) Kapal yang tidak membawa dokter wajib dipersyaratkan memiliki baik, paling sedikit seorang awak di atas kapal yang bertugas memberikan perawatan medik dan mengelola obat sebagai bagian dari tugas rutin maupun paling sedikit seorang awak di atas kapal yang berwenang memberikan pertolongan pertama; orang yang bertugas memberikan perawatan kesehatan di atas kapal yang bukan merupakan dokter wajib menyelesaikan pelatihan di bidang perawatan kesehatan secara memuaskan yang memenuhi persyaratan Konvensi Internasional mengenai Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Tugas Jaga Pelaut, 1978, sebagaimana telah diubah (STCW); awak kapal yang ditunjuk untuk memberikan pertolongan pertama wajib menyelesaikan pelatihan pertolongan pertama secara memuaskan yang memenuhi persyaratan STCW; hukum atau peraturan nasional wajib menguraikan tingkat pelatihan yang disetujui yang diperlukan dengan memperhatikan, antara lain, faktor-faktor seperti jangka waktu, sifat, dan kondisi pelayaran serta jumlah awak di atas kapal; dan
5. Otoritas berwenang wajib memastikan, dengan suatu sistem yang telah diatur sebelumnya, bahwa bantuan medik dengan komunikasi radio atau satelit pada kapal yang sedang berlayar, termasuk bantuan spesialis, yang tersedia 24 jam setiap hari, termasuk penerusan bantuan medik melalui komunikasi radio atau satelit antara sebuah kapal dengan darat yang memberikan bantuan dimaksud, wajib disediakan bebas biaya, terlepas dari semua bendera yang sedang dikibarkan.

## **Pedoman**

### **Pedoman B4.1-Perawatan Medik di atas Kapal dan di darat**

#### **Pedoman B4.1.1 - Penyediaan Perawatan Medik**

1. Pada saat menentukan tingkat pelatihan medik yang akan diberikan di atas kapal yang tidak disyaratkan membawa seorang dokter, otoritas berwenang seharusnya mensyaratkan bahwa:
  - (a) kapal yang biasanya mampu menyediakan perawatan medik dan fasilitas medik yang memenuhi syarat dalam jangka waktu delapan jam seharusnya memiliki paling sedikit seorang awak kapal yang ditunjuk yang memiliki keterampilan memberikan pertolongan pertama sebagaimana disyaratkan oleh STCW yang akan memungkinkan

orang tersebut mengambil tindakan efektif dengan segera, dalam hal terjadi kecelakaan atau sakit yang mungkin terjadi di atas kapal dan menggunakan bantuan medik melalui komunikasi radio atau satelit; dan

- (b) semua kapal lain, seharusnya memiliki paling sedikit satu awak kapal yang ditunjuk yang memiliki keterampilan di bidang perawatan medik yang disetujui dan disyaratkan oleh STCW, termasuk pelatihan praktis dan pelatihan teknik penyelamatan jiwa seperti terapi intravena, yang akan memungkinkan orang yang bersangkutan berpartisipasi secara efektif dalam skema koordinasi bantuan medik untuk kapal yang sedang berlayar dan untuk menyediakan perawatan medik dengan standar yang memuaskan bagi orang sakit atau cedera selama masa mereka tetap berada di atas kapal.
2. Pelatihan sebagaimana dirujuk pada ayat 1 dari Pedoman ini seharusnya didasarkan pada muatan edisi terkini dari Pedoman Medik Internasional untuk Kapal, Pedoman Pertolongan Pertama yang Digunakan pada Saat Kecelakaan yang Disebabkan Barang Berbahaya, Dokumen Pedoman – Pedoman Pelatihan Maritim Internasional, dan bagian medik untuk Kode Internasional mengenai Sinyal serta pedoman nasional yang serupa.
3. Orang sebagaimana dirujuk pada ayat 1 dari Pedoman ini dan awak kapal lainnya sebagaimana disyaratkan oleh otoritas berwenang seharusnya menjalani dengan waktu antara yang mendekati lima tahun, kursus penyegaran untuk memungkinkan mereka mempertahankan dan meningkatkan pengetahuan dan keterampilan serta untuk menyesuaikan dengan perkembangan baru.
4. Kotak obat beserta isinya serta peralatan kesehatan dan perlengkapan medik dan pedoman medik yang dibawa di atas kapal, seharusnya dirawat dan diperiksa secara tepat dengan jarak waktu yang rutin tidak lebih dari dua belas bulan, oleh orang yang bertanggung jawab yang ditunjuk oleh otoritas berwenang, yang seharusnya memastikan bahwa pelabelan, tanggal kadaluwarsa, dan kondisi penyimpanan semua obat dan petunjuk penggunaannya diperiksa dan semua perlengkapan berfungsi sebagaimana diperlukan. Dalam mengadopsi atau meninjau kembali pedoman medik kapal yang digunakan secara nasional, dan dalam menentukan isi kotak obat dan perlengkapan medik, otoritas berwenang seharusnya memperhatikan rekomendasi internasional di bidang ini, termasuk edisi terakhir dari Pedoman Medik Internasional untuk Kapal dan pedoman-pedoman lain sebagaimana tersebut pada ayat 2 dari Pedoman ini.
5. Apabila suatu kargo yang digolongkan berbahaya belum dimasukkan dalam edisi terkini dari Pedoman Pertolongan Pertama yang Digunakan pada Saat Kecelakaan yang Disebabkan oleh Barang Berbahaya, informasi yang diperlukan berkenaan dengan sifat bahannya, risiko yang terjadi, alat perlindungan pribadi yang diperlukan, prosedur medik dan obat penawar khusus yang relevan seharusnya disediakan bagi awak kapal. Obat penawar khusus dan alat perlindungan pribadi tersebut seharusnya ada di atas kapal kapan pun barang berbahaya dibawa. Informasi ini seharusnya dipadukan dengan kebijakan kapal dan program-program mengenai keselamatan dan kesehatan kerja sebagaimana diuraikan dalam Peraturan 4.3 dan ketentuan-ketentuan Koda yang terkait.
6. Semua kapal seharusnya membawa sebuah daftar stasiun radio yang lengkap dan terkini yang bantuan medik dapat diperoleh; dan, apabila dilengkapi dengan sistem komunikasi satelit, yang memiliki daftar stasiun bumi-pantai yang terkini dan lengkap yang bantuan medik dapat diperoleh. Awak kapal yang bertanggung jawab untuk perawatan medik atau pertolongan pertama di atas kapal seharusnya diperintahkan untuk menggunakan pedoman medik kapal dan bagian medik kapal dari edisi terkini Koda Internasional

mengenai Sinyal sehingga memungkinkan mereka untuk memahami jenis informasi yang diperlukan oleh dokter yang membantu sehingga bantuan tersebut dapat diterima.

#### **Pedoman B4.1.2 - Formulir Laporan Medik**

Formulir laporan medik standar bagi awak kapal yang disyaratkan di bawah Bagian A daripada Kode ini harus didesain untuk memfasilitasi pertukaran informasi medik dan informasi terkait mengenai individu awak kapal antara kapal dan darat pada kasus-kasus penyakit atau cedera.

#### **Pedoman B4.1.3 - Perawatan Medik Di Darat**

1. Fasilitas-fasilitas medis berbasis darat untuk perawatan para pelaut harus mencukupi untuk maksud-maksud tersebut dan para dokter, gigi dan personel medis lain yang memenuhi syarat sebenarnya.
2. Langkah-langkah harus diambil untuk memastikan bahwa para pelaut mempunyai akses ketika dipelabuhan menuju:
  - (a) perawatan pasien luar untuk penyakit dan cedera;
  - (b) perawatan rumah sakit ketika perlu;
  - (c) fasilitas-fasilitas untuk perawatan gigi, utamanya pada kasus-kasus darurat.
3. Perawatan para pelaut yang menderita penyakit harus difasilitasi oleh langkah-langkah mencukupi termasuk izin masuk segera para pelaut menuju klinik-klinik dan rumah sakit-rumah sakit di pelabuhan-pelabuhan, tanpa adanya kesulitan dan tidak mempedulikan kebangsaan atau keyakinan agama dan ketetapan, kapan saja dimungkinkan, rencana-rencana yang didesain untuk memastikan, bilamana perlu, kesinambungan perawatan dengan maksud melengkapi fasilitas-fasilitas medis yang tersedia bagi para pelaut.

#### **Pedoman B4.1.4-Bantuan Medis Kepada Kapal-kapal Lain Dan Kerjasama Internasional**

1. Setiap Negara Anggota harus memberikan pertimbangan sebagaimana mestinya kepada partisipasi dalam kerjasama internasional dalam area bantuan, program-program dan riset dalam perlindungan kesehatan dan perawatan medik. Kerjasama tersebut bisa mencakup urusan-urusan berikut:
  - (a) pengembangan dan pengkoordinasian upaya-upaya pencarian dan penyelamatan (SAR) dan penyusunan bantuan medis segera dan evakuasi dilaut untuk penyakit atau cedera serius diatas kapal melalui cara seperti sistem pelaporan posisi kapal berkala, pusat koordinasi penyelamatan dan layanan helikopter darurat yang selaras dengan ketetapan-ketetapan *International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979, sebagaimana diubah dan *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*
  - (b) membuat penggunaan maksimum terhadap kapal-kapal pencari ikan yang membawa seorang dokter dan kapal-kapal stasioner di laut yang dapat memberikan fasilitas-fasilitas rumah sakit dan penyelamatan.
  - (c) penghimpunan dan pemeliharaan sebuah daftar internasional dokter-dokter dan fasilitas-fasilitas perawatan medik yang tersedia diseluruh dunia guna memberikan perawatan medik darurat kepada para pelaut;

- (d) pendaratan para pelaut di pelabuhan untuk perawatan darurat;
- (e) pemulangan kembali para pelaut yang dirawat dirumah sakit luar negeri sesegera bisa dipraktekkan, menurut nasehat medis para dokter yang bertanggungjawab atas kasus itu, dengan mempertimbangkan keinginan dan kebutuhan-kebutuhan pelaut;
- (f) penyusunan bantuan pribadi bagi para pelaut selama pemulangan kembali, menurut nasehat medis para dokter yang bertanggungjawab atas kasus itu, dengan mempertimbangkan keinginan-keinginan dan kebutuhan-kebutuhan pelaut;
- (g) pengupayaan penetapan pusat-pusat kesehatan bagi para pelaut dalam rangka:
  - (i) melaksanakan riset terhadap status kesehatan, perawatan medik dan perawatan kesehatan preventif para pelaut;
  - (ii) melatih staf layanan medis dan kesehatan dalam pengobatan maritim;
- (h) pengumpulan dan pengevaluasian statistik menyangkut kecelakaan-kecelakaan, penyakit-penyakit dan kematian-kematian kerja terhadap para pelaut dan pengintegrasian dan penyesuaian dengan setiap sistem nasional terkini statistik tentang kecelakaan-kecelakaan, penyakit-penyakit dan kematian-kematian kerja yang mencakup kategori-kategori lain para pekerja.
- (i) pengorganisasian pertukaran-pertukaran internasional menyangkut informasi teknis, bahan dan personel pelatihan, serta kursus-kursus pelatihan, seminar-seminar dan kelompok-kelompok kerja internasional;
- (j) pemberian semua pelaut layanan-layanan kesehatan dan kuratif dan preventif khusus di pelabuhan atau penyediaan kepada mereka layanan-layanan kesehatan, medis dan rehabilitasi umum; dan
- (k) penyusunan pemulangan kembali mayat-mayat atau sisa-sisa, menurut keinginan-keinginan sanak keluarga, para pelaut yang meninggal sesegera dapat dipraktekkan.

2. Kerjasama internasional dalam lapangan perlindungan kesehatan dan perawatan medik bagi para pelaut harus didasarkan pada perjanjian-perjanjian atau konsultasi-konsultasi bilateral maupun multilateral antar Negara-negara Anggota.

#### **Pedoman B4.1.5 - Para Tanggungan Pelaut**

Negara-negara Anggota harus mengadopsi langkah-langkah untuk menjamin perawatan medik yang benar dan mencukupi bagi para tanggungan pelaut yang berdomisili diteritori yang menunda pengembangan sebuah layanan perawatan medik yang akan mencakup, dalam ruang lingkupnya, para pekerja pada umumnya dan para tanggungan mereka dimana layanan-layanan tersebut tidak ada dan harus menginformasikan Organisasi Ketenagakerjaan Internasional menyangkut langkah-langkah yang diambil untuk maksud ini

#### **Peraturan**

##### **Peraturan 4.2 - Kewajiban Para Pemilik Kapal**

Maksud: untuk memastikan bahwa para pelaut telah dilindungi dari akibat-akibat finansial penyakit, cedera atau kematian yang terjadi dalam kaitannya dengan lapangan kerja mereka.



1. Negara-negara Anggota harus memastikan bahwa langkah-langkah, menurut Koda itu, diberlakukan pada kapal-kapal yang mengibarkan bendera mereka guna memberikan para pelaut yang dipekerjakan pada kapal-kapal dengan suatu hak atas bantuan dan dukungan materiil dari pemilik kapal menyangkut akibat-akibat finansial penyakit atau cidera atau kematian yang terjadi ketika mereka bekerja dibawah sebuah perjanjian kerja para pelaut [atau berasal dari pekerjaan di bawah perjanjian tersebut.
2. Peraturan ini adalah tanpa prasangka terhadap ketetapan hukum yang mendukung kewajiban dibawah hukum privat dalam kasus-kasus lain.

## **Standar**

### **Standar A4.2-Kewajiban Pemilik Kapal**

1. Setiap Negara Anggota wajib mengadopsi peraturan perundang-undangan yang mengharuskan bahwa para pemilik kapal daripada kapal-kapal yang mengibarkan benderanya bertanggungjawab atas perlindungan kesehatan dan perawatan medik semua pelaut yang bekerja di atas kapal menurut standar-standar minimum berikut:
  - (a) Para pemilik kapal berkewajiban untuk memikul biaya-biaya bagi para pelaut yang bekerja diatas kapal-kapal mereka menyangkut penyakit dan cidera para pelaut yang terjadi antara tanggal dimulainya tugas dan tanggal pada apa mereka dianggap dipulangkan kembali sebagaimana mestinya keterlibatan kerja atau yang berasal dari pekerjaan mereka antar tanggal-tanggal itu;
  - (b) para pemilik kapal memberikan jaminan keuangan dan memberikan kompensasi karena kematian atau ketidakmampuan dalam jangka panjang berkaitan dengan kondisi kesehatan para pelaut, penyakit atau bahaya seperti yang ditetapkan hukum nasional, perjanjian kerja laut atau perjanjian kerja bersama.
  - (c) para pemilik kapal berkewajiban untuk membiayai peralatan medis, termasuk perawatan medik dan pasokan obat-obatan dan peralatan terapetis, dan makanan dan penginapan yang diperlukan jauh dari rumah sampai pelaut yang sakit atau cidera itu telah pulih, atau sampai penyakit atau ketidakmampuan itu telah dinyatakan berkarakter permanen;
  - (d) Para pemilik kapal berkewajiban untuk membayar biaya pengeluaran pemakaman pada kasus kematian yang terjadi di atas kapal atau darat selama periode keterlibatan kerja.
2. Hukum atau peraturan nasional bisa membatasi kewajiban pemilik kapal untuk membiayai pengeluaran peralatan medik dan makanan dan penginapan hingga satu periode yang tidak boleh kurang dari 16 minggu dari hari cidera atau bermulanya penyakit itu.
3. Bilamana penyakit atau cidera menyebabkan ketidakmampuan untuk bekerja, pemilik kapal berkewajiban:
  - (a) untuk membayar upah-upah penuh sepanjang para pelaut yang sakit atau cidera itu masih tetap diatas kapal atau sampai para pelaut dipulangkan sesuai dengan Konvensi ini; dan
  - (b) untuk membayar upah-upah secara keseluruhan atau sebagian seperti yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau seperti yang disampaikan dalam

perjanjian kerja dari waktu ketika para pelaut dipulangkan kembali atau didaratkan sampai pemulihan mereka atau (bila lebih dini) sampai mereka diberikan hak tunjangan-tunjangan tunai dibawah legislasi Negara Anggota bersangkutan

4. Hukum atau peraturan nasional bisa membatasi kewajiban pemilik kapal untuk membayar upah secara keseluruhan atau sebagian menyangkut seorang pelaut yang tidak lagi ada diatas kapal hingga satu periode yang tidak boleh kurang dari [16] minggu dari hari cedera atau bermulanya penyakit.
5. Hukum atau peraturan nasional bisa mengesampingkan pemilik kapal dari kewajiban dalam kaitannya dengan:
  - (a) cedera yang terjadi selain dari dalam layanan kapal;
  - (b) perbuatan atau penyakit akibat perbuatan yang disengaja, kelalaian atau kelakuan buruk pelaut yang sakit, cedera atau mati;
  - (c) penyakit atau kelemahan yang disembunyikan dengan sengaja ketika keterlibatan kerja dibuat.
6. Hukum atau peraturan nasional bisa mengecualikan pemilik kapal dari kewajiban untuk membiayai pengeluaran perawatan medik dan pengeluaran makanan dan penginapan dan pemakaman sejauh kewajiban tersebut diasumsikan oleh otoritas publik.
7. Para pemilik kapal atau perwakilan-perwakilan mereka harus mengambil langkah-langkah untuk melindungi harta benda yang tertinggal di atas kapal oleh para pelaut yang sakit, cedera atau mati dan untuk mengembalikannya kepada mereka atau kepada sanak keluarga mereka.

## **Pedoman**

### **Pedoman B4.2-Kewajiban Para Pemilik Kapal**

1. Pembayaran upah-upah penuh yang dipersyaratkan oleh paragraf 3(a) Standar A4.2 bisa jadi tidak termasuk bonus-bonus.
2. Hukum atau peraturan nasional bisa menetapkan bahwa seorang pemilik kapal tidak boleh lagi berkewajiban untuk memikul biaya-biaya seorang pelaut yang sakit atau cedera dari waktu pada apa pelaut itu bisa mengklaim tunjangan-tunjangan medis dibawah sebuah skema asuransi penyakit wajib, asuransi kecelakaan wajib atau kompensasi para pekerja atas kecelakaan-kecelakaan
3. Hukum atau peraturan nasional bisa menetapkan bahwa pengeluaran-pengeluaran pemakaman yang dibayarkan oleh pemilik kapal harus digantirugi oleh sebuah institusi asuransi pada kasus-kasus dalam mana tunjangan pemakaman dapat dibayarkan menyangkut pelaut yang mati dibawah hukum atau regulasi yang berkaitan dengan asuransi sosial atau kompensasi para pekerja.

## **Peraturan**

### **Peraturan 4.3 - Pelindungan Kesehatan dan Keselamatan dan Pencegahan Kecelakaan**

Maksud : untuk memastikan bahwa lingkungan kerja awak kapal di atas kapal menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa awak kapal di atas kapal yang berbendera Negaranya diberikan pelindungan kesehatan kerja dan hidup, bekerja dan berlatih di atas kapal di lingkungan yang aman dan higienis.

2. Setiap Negara Anggota wajib mengembangkan dan memberitahukan pedoman nasional mengenai pengelolaan keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal yang berbendera Negaranya, setelah berkonsultasi dengan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut serta mempertimbangkan koda, pedoman, dan standar yang berlaku yang direkomendasikan oleh organisasi internasional, administrasi nasional, dan organisasi industri maritim.
3. Setiap Negara Anggota wajib menerapkan peraturan perundang-undangan dan kebijakan lain yang menangani hal-hal sebagaimana diuraikan dalam Koda, dengan mempertimbangkan instrumen-instrumen internasional yang relevan, dan menetapkan standar untuk perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal yang berbendera negaranya.

#### **Standar A4.3 - Pelindungan Kesehatan dan Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan**

1. Peraturan perundang-undangan dan kebijakan lain yang akan diterapkan sesuai dengan Peraturan 4.3 ayat 3, wajib meliputi pokok-pokok sebagai berikut:
  - (a) penerapan dan pelaksanaan efektif serta promosi kebijakan dan program keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal berbendera Negara Anggota, termasuk evaluasi risiko serta pelatihan dan instruksi awak kapal;
  - (b) tindakan kehati-hatian yang wajar untuk mencegah kecelakaan kerja, cedera, dan sakit di atas kapal, termasuk tindakan untuk mengurangi dan mencegah risiko terpapar tingkat berbahaya dari faktor lingkungan dan bahan kimia serta risiko cedera atau sakit yang dapat timbul karena penggunaan peralatan dan mesin di atas kapal;
  - (c) program di atas kapal untuk pencegahan kecelakaan kerja, cedera dan penyakit serta untuk perbaikan yang berkelanjutan dalam perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja, yang melibatkan perwakilan awak kapal dan seluruh pihak lain yang berkaitan dalam pelaksanaannya, dengan mempertimbangkan tindakan preventif, termasuk perekrutan dan pengendalian desain, penggantian proses dan prosedur untuk tugas bersama dan individu, dan penggunaan peralatan perlindungan pribadi; dan
  - (d) persyaratan untuk pemeriksaan, pelaporan, dan perbaikan kondisi yang tidak aman dan untuk menyelidiki dan melaporkan kecelakaan kerja di atas kapal
2. Ketentuan yang terkait dengan ayat 1 dari Standar ini wajib:
  - (a) mempertimbangkan instrumen internasional yang relevan dengan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja pada umumnya dan risiko-risiko khusus, dan menangani semua hal yang berkaitan dengan pencegahan kecelakaan, cedera dan sakit akibat kecelakaan kerja yang dapat diterapkan terhadap pekerjaan awak kapal dan khususnya bagi pekerjaan maritim;
  - (b) dengan jelas menetapkan kewajiban pemilik kapal, awak kapal dan pihak lain yang berkepentingan untuk mematuhi standar yang berlaku dan kebijakan serta program keselamatan dan kesehatan kerja di kapal dengan perhatian khusus yang diberikan kepada keselamatan dan kesehatan awak kapal berumur di bawah 18 tahun;

- (c) menetapkan tugas nakhoda atau orang yang ditunjuk oleh nakhoda, ataupun keduanya, untuk bertanggung jawab khusus atas pelaksanaan dan kepatuhan terhadap kebijakan dan program keselamatan dan kesehatan kerja di kapal; dan
  - (d) menetapkan kewenangan awak kapal yang ditunjuk atau dipilih sebagai perwakilan keselamatan untuk ikut serta dalam pertemuan komite keselamatan kapal. Komite tersebut wajib dibentuk di atas kapal yang terdapat lima atau lebih awak kapal.
3. Peraturan perundang-undangan dan kebijakan lain sebagaimana dirujuk dalam Peraturan 4.3, ayat 3, wajib ditinjau kembali secara berkala, seraya berkonsultasi dengan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut dan, apabila perlu, direvisi untuk mempertimbangkan perubahan teknologi dan riset dalam rangka memfasilitasi perbaikan yang berkelanjutan atas kebijakan dan program keselamatan dan kesehatan kerja dan untuk menyediakan suatu lingkungan kerja yang aman bagi awak kapal di atas kapal yang berbendera Negara Anggotanya.
  4. Kepatuhan terhadap persyaratan instrumen internasional yang berlaku mengenai tingkat paparan potensi bahaya yang dapat diterima di tempat kerja di atas kapal dan mengenai pengembangan dan penerapan kebijakan dan program keselamatan dan kesehatan kerja kapal wajib dipertimbangkan telah memenuhi persyaratan Konvensi ini.
  5. Otoritas berwenang wajib memastikan bahwa:
    - (a) kecelakaan kerja, cedera dan penyakit akibat kerja dilaporkan secara memadai, dengan memperhatikan pedoman sebagaimana di atur dalam Organisasi Ketenagakerjaan Internasional berkenaan dengan pelaporan dan pencatatan kecelakaan dan penyakit akibat kerja;
    - (b) statistik menyeluruh atas kecelakaan dan penyakit tersebut disimpan, dianalisis, dan dipublikasikan dan, apabila tepat, ditindaklanjuti dengan riset terhadap kecenderungan umum dan potensi bahaya yang teridentifikasi; dan
    - (c) kecelakaan kerja diinvestigasi.
  6. Pelaporan dan investigasi mengenai hal keselamatan dan kesehatan kerja wajib didesain untuk memastikan perlindungan data pribadi awak kapal, dan wajib memperhatikan pedoman sebagaimana diatur dalam Organisasi Ketenagakerjaan Internasional mengenai hal ini.
  7. Otoritas berwenang wajib bekerja sama dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut untuk mengambil kebijakan untuk mendapatkan perhatian dari seluruh awak kapal mengenai informasi potensi bahaya tertentu di atas kapal, misalnya, dengan menempatkan pemberitahuan resmi yang memuat petunjuk yang relevan.
  8. Otoritas berwenang wajib mensyaratkan bahwa pemilik kapal melakukan evaluasi risiko terkait dengan manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang merujuk pada informasi statistik yang tepat dari kapalnya dan dari statistik umum yang disediakan oleh otoritas berwenang.

## Pedoman

### Pedoman B4.3 - Pelindungan kesehatan dan keselamatan serta pencegahan kecelakaan

#### Pedoman B4.3.1 – Ketentuan mengenai kecelakaan kerja, cedera, dan sakit

1. Ketentuan yang disyaratkan berdasarkan Standar A.4.3 seharusnya memperhatikan Koda Praktik ILO mengenai Pencegahan Kecelakaan di atas Kapal di Laut dan di Pelabuhan, 1996, dan versi berikutnya serta standar dan pedoman ILO terkait lainnya dan standar dan pedoman serta koda praktik internasional lainnya berkenaan pelindungan keselamatan dan kesehatan kerja, termasuk setiap tingkat paparan yang dapat diidentifikasi.
2. Otoritas berwenang seharusnya memastikan bahwa pedoman nasional untuk manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang mengatur hal sebagai berikut, khususnya:
  - (a) ketentuan umum dan ketentuan dasar;
  - (b) fitur struktural kapal, termasuk sarana untuk mengakses dan risiko terkait dengan asbestos;
  - (c) mesin;
  - (d) efek temperatur yang sangat rendah atau sangat tinggi pada setiap permukaan yang dapat bersentuhan dengan awak kapal;
  - (e) efek kebisingan di tempat kerja dan akomodasi di atas kapal;
  - (f) efek getaran di tempat kerja dan akomodasi di atas kapal;
  - (g) efek faktor ambang batas, selain daripada yang dirujuk pada subayat (e) dan (f), di tempat kerja dan akomodasi di atas kapal, termasuk asap tembakau;
  - (h) tindakan keselamatan khusus di atas dan di bawah dek;
  - (i) perlengkapan bongkar dan muat;
  - (j) pencegahan dan pemadaman kebakaran;
  - (k) jangkar, rantai, dan tali;
  - (l) kargo berbahaya dan *ballast*;
  - (m) alat pelindung diri bagi awak kapal;
  - (n) pekerjaan dalam ruang tertutup;
  - (o) efek kelelahan fisik dan mental;
  - (p) efek ketergantungan terhadap obat-obatan dan alkohol;
  - (q) pelindungan dan pencegahan HIV/AIDS; dan
  - (r) tanggap darurat dan penanganan kecelakaan.
3. Penaksiran risiko dan pengurangan paparan mengenai hal sebagaimana dirujuk pada ayat 2 dari Pedoman ini seharusnya memperhatikan efek kesehatan kerja terhadap fisik, termasuk pengangkatan beban secara manual, kebisingan, dan getaran, efek kesehatan kerja kimiawi dan biologis, efek kesehatan kerja terhadap mental, efek kesehatan akibat lelah fisik dan mental, dan kecelakaan kerja. Tindakan yang diperlukan seharusnya memperhatikan prinsip pencegahan sesuai dengan, diantaranya, memberantas sumber risiko, menyesuaikan pekerjaan bagi individu, khususnya berkenaan dengan desain tempat kerja, dan mengganti hal yang berbahaya dengan tidak berbahaya atau kurang berbahaya, diutamakan yang memiliki alat pelindung diri bagi awak kapal.

3. Sebagai tambahan, otoritas berwenang seharusnya memastikan bahwa dampak kesehatan dan keselamatan diperhatikan, khususnya hal sebagai berikut:
  - (a) tanggap darurat dan penanganan kecelakaan;
  - (b) efek ketergantungan terhadap obat-obatan dan alkohol; dan
  - (c) perlindungan dan pencegahan HIV/AIDS.

#### **Pedoman B4.3.2 - Paparan kebisingan**

1. Otoritas berwenang, bersama-sama dengan badan internasional yang berwenang dan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut bersangkutan, seharusnya meninjau secara terus menerus, masalah kebisingan di atas kapal dengan sasaran peningkatan perlindungan bagi awak kapal, sejauh dapat diberlakukan, dari efek negatif paparan kebisingan.
2. Tinjauan yang terkait sebagaimana dirujuk pada ayat 1 Pedoman ini seharusnya memperhatikan efek negatif paparan kebisingan yang berlebihan terhadap pendengaran, kesehatan dan kenyamanan awak kapal dan kebijakan yang akan ditetapkan atau direkomendasikan untuk mengurangi kebisingan di atas kapal guna melindungi awak kapal. Kebijakan tersebut dipertimbangkan seharusnya mencakup hal sebagai berikut:
  - (a) instruksi awak kapal terhadap bahaya bagi pendengaran dan kesehatan dari paparan kebisingan yang tinggi secara terus menerus dan penggunaan alat dan sarana perlindungan kebisingan;
  - (b) ketentuan alat perlindungan pendengaran bagi awak kapal disetujui apabila diperlukan; dan
  - (c) Penaksiran risiko dan pengurangan tingkat paparan kebisingan pada semua akomodasi dan fasilitas katering dan rekreasi, maupun kamar mesin dan ruang mesin lain.

#### **Pedoman B4.3.3 - Paparan getaran**

1. Otoritas berwenang, bersama-sama dengan badan internasional yang berwenang dan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut bersangkutan, dan memperhatikan, standar internasional yang tepat, seharusnya meninjau secara terus menerus masalah getaran di atas kapal dengan sasaran peningkatan perlindungan awak kapal, sejauh dapat diberlakukan, dari efek negatif paparan getaran.
2. Tinjauan yang terkait sebagaimana dirujuk pada ayat 1 Pedoman ini seharusnya mencakup efek paparan getaran berlebihan terhadap kesehatan dan kenyamanan awak kapal dan kebijakan yang akan ditetapkan atau direkomendasikan untuk mengurangi getaran di atas kapal guna melindungi awak kapal. Kebijakan yang akan dipertimbangkan seharusnya mencakup hal-hal sebagai berikut:
  - i. instruksi awak kapal terhadap bahaya bagi kesehatan dari paparan getaran terus menerus;
  - ii. ketentuan alat pelindung diri bagi awak kapal disetujui apabila diperlukan; dan

- iii. Penaksiran risiko dan pengurangan tingkat paparan getaran pada semua akomodasi dan fasilitas katering dan rekreasi, dengan mengadopsi kebijakan yang sesuai dengan Pedoman yang ditetapkan oleh Koda praktik ILO mengenai Faktor Ambang Batas di Tempat Kerja, 2001, dan setiap perubahan yang selanjutnya, memperhatikan perbedaan antara paparan di area tersebut dan di tempat kerja.

#### **Pedoman B4.3.4 – Kewajiban pemilik kapal**

1. Kewajiban pemilik kapal untuk menyediakan alat perlindungan atau alat pengaman pencegah kecelakaan lainnya, seharusnya secara umum, disertai dengan ketentuan yang mensyaratkan penggunaannya bagi awak kapal dan disertai persyaratan bagi awak kapal untuk memenuhi ketentuan pencegahan kecelakaan dan perlindungan kesehatan yang relevan.
2. Pertimbangan seharusnya juga memperhatikan Pasal 7 dan 11 *Konvensi Penjagaan Mesin, 1963 (No. 119) - dan Rekomendasi Penjagaan Mesin, 1963 (No. 118)* – berdasarkan kewajiban untuk menjamin kepatuhan terhadap persyaratan mesin yang digunakan dijaga dengan tepat, dan penggunaannya tanpa penjagaan yang memadai dicegah, bergantung pada pengusahannya, *jika ada kewajiban pekerja tidak untuk menggunakan mesin tanpa ada penjaga di posisi atau tidak membuat tidak beroperasinya penjaga yang ada.*

#### **Pedoman B4.3.5 - Pelaporan dan pengumpulan statistik**

1. Semua kecelakaan kerja dan cedera kerja serta penyakit akibat kerja seharusnya dilaporkan sehingga keseluruhannya dapat diselidiki dan statistik secara menyeluruh dapat disimpan, dianalisa dan dipublikasikan dengan memperhatikan perlindungan data pribadi awak kapal bersangkutan. Laporan seharusnya tidak dibatasi pada kematian atau kecelakaan yang melibatkan kapal.
2. Statistik sebagaimana dirujuk pada ayat 1 Pedoman ini seharusnya mencatat jumlah, sifat, sebab, dan efek kecelakaan kerja, cedera kerja dan penyakit akibat kerja, dengan indikasi jelas, dapat diterapkan, pada departemen di atas kapal, tipe kecelakaan dan apakah terjadi di laut atau di pelabuhan.
3. Setiap Negara Anggota seharusnya memperhatikan sistem internasional atau model apapun untuk mencatat kecelakaan terhadap awak kapal yang mungkin dibentuk oleh Organisasi Ketenagakerjaan Internasional.

#### **Pedoman B4.3.6 - Investigasi**

1. Otoritas berwenang seharusnya mengupayakan investigasi terhadap penyebab dan kondisi dari semua kecelakaan kerja dan cedera kerja serta penyakit akibat kerja yang menyebabkan hilangnya nyawa atau cedera serius, dan kasus lainnya yang mungkin ditetapkan dalam hukum nasional atau peraturan perundang-undangan.

2. Pertimbangan seharusnya diberikan termasuk subjek investigasi sebagai berikut:
  - (a) lingkungan kerja, seperti permukaan kerja, tata letak mesin, sarana akses, pencahayaan, dan metode kerja;
  - (b) insiden dalam kelompok umur berbeda dari kecelakaan kerja dan cedera kerja serta penyakit akibat kerja;
  - (c) masalah khusus fisiologis atau psikologis yang diciptakan oleh lingkungan di atas kapal;
  - (d) masalah yang berasal dari tekanan fisik di atas kapal, khususnya sebagai akibat peningkatan beban kerja;
  - (e) masalah yang berasal dari dan efek dari pengembangan teknik dan pengaruhnya terhadap komposisi para awak; dan
  - (f) masalah yang berasal dari setiap kelalaian manusia

#### **Pedoman B4.3.7 – Pelindungan nasional dan program pencegahan**

1. Dalam rangka menyediakan dasar yang kuat untuk kebijakan untuk mempromosikan pelindungan keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja, cedera dan penyakit akibat kerja yang disebabkan oleh potensi bahaya khusus dari pekerjaan maritim, penelitian harus dilakukan pada kecenderungan umum dan pada potensi bahaya seperti yang diungkapkan oleh statistik.
2. Penerapan program pelindungan dan pencegahan untuk mempromosikan keselamatan dan kesehatan kerja seharusnya terorganisasi sehingga otoritas berwenang, pemilik kapal dan pelaut atau perwakilan mereka dan badan lainnya yang tepat dapat berperan aktif termasuk melalui sesi informasi, pedoman di atas kapal mengenai tingkat paparan maksimum terhadap faktor ambang batas di tempat kerja yang berpotensi bahaya dan potensi bahaya lainnya atau hasil dari proses evaluasi resiko yang sistematis. Khususnya komite keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan nasional dan bersama setempat atau panitia kerja ad hoc dan komite di atas kapal, yang organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut bersangkutan diwakili, harus ditetapkan.
3. Dalam hal aktivitas terjadi pada tingkat perusahaan, perwakilan awak kapal pada setiap komite keselamatan di atas kapal dari kapal-kapal yang dimiliki oleh pemilik kapal harus dipertimbangkan.

#### **Pedoman B4.3.8 – Muatan program pelindungan dan pencegahan**

1. Pertimbangan berikut ini seharusnya memasukkan fungsi komite dan badan lain sebagaimana dirujuk pada Pedoman B.4.3.7, ayat 2;
  - (a) penyusunan pedoman dan kebijakan nasional untuk sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja dan untuk ketentuan pencegahan kecelakaan, aturan, dan manual;



- (b) pengelolaan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pelatihan dan program pencegahan kecelakaan;
  - (c) pengelolaan publikasi mengenai perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan, termasuk film, poster, pemberitahuan dan brosur; dan
  - (d) pendistribusian kepustakaan dan informasi mengenai perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan sehingga menjangkau awak kapal di atas kapal.
2. Ketentuan atau rekomendasi relevan yang diadopsi oleh otoritas atau organisasi nasional atau organisasi internasional yang tepat seharusnya diikutsertakan dalam penyusunan naskah perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta tindakan pencegahan kecelakaan atau praktik yang direkomendasikan.
  3. Dalam perumusan program perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan kerja, setiap Negara Anggota seharusnya mempertimbangkan setiap kode praktik mengenai keselamatan dan kesehatan kerja awak kapal yang kemungkinan telah dipublikasikan oleh Organisasi Ketenagakerjaan Internasional.

**Pedoman B4.3.9 - Instruksi mengenai perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan kerja.**

1. Kurikulum untuk pelatihan sebagaimana dirujuk pada Standar A4.3, ayat 1(a), seharusnya ditinjau secara berkala dan dimutakhirkan seiring dengan perkembangan tipe dan ukuran kapal serta perlengkapannya, dan juga perubahan dalam praktik pengawakan, kebangsaan, bahasa, dan organisasi kerja di atas kapal.
2. Seharusnya ada publikasi perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan yang berkesinambungan. Publikasi tersebut dapat berbentuk sebagai berikut:
  - (a) materi pendidikan audiovisual, seperti film, untuk digunakan dalam pusat pelatihan kejuruan bagi awak kapal dan jika memungkinkan ditayangkan di atas kapal;
  - (b) tampilan poster di atas kapal;
  - (c) pencantuman dalam majalah yang dibaca oleh awak kapal tentang artikel mengenai potensi bahaya pekerjaan maritim dan tindakan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan; dan
  - (d) kampanye khusus yang menggunakan berbagai media publikasi untuk menginstruksikan awak kapal, termasuk kampanye mengenai praktik kerja aman.
3. Publikasi sebagaimana dirujuk pada ayat 2 Pedoman ini seharusnya memperhatikan perbedaan kebangsaan, bahasa, dan budaya dari awak kapal di atas kapal.

**Pedoman B4.3.10 - Pendidikan keselamatan dan kesehatan bagi awak kapal muda.**

1. Peraturan keselamatan dan kesehatan seharusnya merujuk pada setiap ketentuan umum tentang pemeriksaan medik sebelum dan selama bekerja dan tentang pencegahan kecelakaan serta perlindungan kesehatan dalam bekerja, yang dapat diberlakukan pada pekerjaan awak kapal. Peraturan tersebut seharusnya menetapkan kebijakan yang dapat mengurangi bahaya kerja bagi awak kapal muda dalam melaksanakan tugas mereka.

2. Kecuali seorang awak kapal muda diakui telah sepenuhnya menguasai keterampilan yang relevan oleh otoritas berwenang, peraturan seharusnya merinci batasan penggunaan awak kapal muda, tanpa pengawasan dan instruksi yang tepat, tipe pekerjaan tertentu yang menimbulkan risiko khusus dari kecelakaan atau efek yang merusak terhadap kesehatan atau perkembangan fisik mereka, atau mengharuskan adanya tingkat kedewasaan, pengalaman, atau keterampilan tertentu. Dalam menetapkan tipe pekerjaan yang akan dibatasi oleh peraturan tersebut, otoritas berwenang dapat mempertimbangkan keterlibatan pekerjaan tertentu yaitu:
  - (a) pengangkatan, pemindahan, atau pengangkutan beban atau objek yang berat;
  - (b) masuk dalam boiler, tanki dan *cofferdams*;
  - (c) paparan tingkat kebisingan dan getaran yang berbahaya;
  - (d) pengoperasian *hoisting* (katrol) dan mesin dan peralatan daya lainnya atau bertindak sebagai pemberi sinyal bagi operator peralatan tersebut;
  - (e) penanganan *mooring* atau *tow lines* atau peralatan ankur;
  - (f) *rigging*;
  - (g) pekerjaan di ketinggian atau pada dek dalam cuaca buruk;
  - (h) tugas jaga malam hari;
  - (i) perbaikan perlengkapan listrik;
  - (j) Paparan dari bahan yang berpotensi bahaya, atau zat yang berbahaya secara fisik seperti substansi yang berbahaya atau beracun dan ionisasi radiasi;
  - (k) pembersihan mesin katering; dan
  - (l) penanganan atau pengambilalihan pada sekoci kapal;
3. Kebijakan praktis seharusnya diambil oleh otoritas berwenang atau melalui kelengkapan yang tepat untuk membuat awak kapal muda memberi perhatian terhadap informasi mengenai pencegahan kecelakaan dan perlindungan kesehatan mereka di atas kapal. Kebijakan tersebut dapat mencakup instruksi yang cukup dalam pelatihan, publikasi resmi pencegahan kecelakaan yang ditujukan bagi orang muda dan instruksi profesional dan pengawasan terhadap awak kapal muda;
4. Pendidikan dan pelatihan awak kapal muda baik di darat maupun di atas kapal seharusnya termasuk pedoman tentang dampak yang merusak terhadap kesehatan dan kesejahteraan mereka dari penyalahgunaan alkohol dan obat-obatan dan zat-zat yang berpotensi merusak, serta risiko dan persoalan yang berkaitan dengan HIV/AIDS dan risiko kesehatan lainnya terkait dengan aktivitas.

#### **Pedoman B4.3.11 – Kerja Sama Internasional**

1. Negara Anggota, dengan bantuan sebagaimana mestinya dari organisasi antar pemerintah dan dari organisasi internasional lainnya, seharusnya berupaya, dengan bekerja sama satu sama lain, untuk mencapai keseragaman tindakan yang paling memungkinkan untuk promosi terhadap perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan.
2. Dalam mengembangkan program untuk mempromosikan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan berdasarkan Standar A4.3, setiap Negara Anggota seharusnya memperhatikan kode praktik yang relevan yang dipublikasikan oleh Organisasi Ketenagakerjaan Internasional dan standar yang tepat dari organisasi internasional.

3. Negara Anggota seharusnya memperhatikan kebutuhan kerja sama internasional dalam promosi yang berkesinambungan dari kegiatan yang terkait dengan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja. Kerja sama tersebut dapat dalam bentuk:
  - (a) pengaturan bilateral atau multilateral untuk keseragaman dalam standar perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja serta pencegahan kecelakaan kerja dan pengaman;
  - (b) pertukaran informasi mengenai bahaya khusus yang berdampak pada awak kapal dan sarana mempromosikan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan;
  - (c) bantuan dalam pengujian peralatan dan pemeriksaan menurut peraturan nasional Negara bendera;
  - (d) kolaborasi dalam penyiapan dan penyebarluasan ketentuan, aturan atau manual mengenai perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan;
  - (e) kolaborasi dalam produksi dan penggunaan alat bantu pelatihan; dan
  - (f) fasilitas bersama untuk, atau saling bantu dalam, pelatihan bagi awak kapal dalam rangka perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja, pencegahan kecelakaan kerja dan praktik kerja yang aman.

#### **Peraturan**

##### **Peraturan 4.4 - Akses terhadap fasilitas kesejahteraan di darat**

Maksud: untuk memastikan bahwa awak kapal yang bekerja di atas kapal memiliki akses terhadap fasilitas dan pelayanan di darat untuk menjamin kesehatan dan kesejahteraan mereka.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa fasilitas kesejahteraan di darat, apabila ada, dapat diakses dengan mudah. Negara Anggota juga wajib mempromosikan pengembangan fasilitas kesejahteraan, sebagaimana tercantum dalam Koda, pada pelabuhan tujuan untuk menyediakan akses fasilitas dan pelayanan kesejahteraan yang memadai di pelabuhannya bagi awak kapal di atas kapal.
2. Tanggung jawab setiap Negara Anggota yang berkenaan dengan fasilitas di darat seperti kesejahteraan, kebudayaan, rekreasi dan fasilitas dan pelayanan informasi, sebagaimana ditetapkan dalam Koda.

#### **Standar**

##### **Standar A4.4 - Akses terhadap fasilitas kesejahteraan di darat**

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan, apabila fasilitas kesejahteraan yang ada pada wilayah mereka, bahwa fasilitas tersebut tersedia untuk digunakan oleh semua awak kapal, tanpa memperhatikan kebangsaan, ras, warna kulit, jenis kelamin, agama, keyakinan politik atau asal usul sosial dan tanpa memperhatikan Negara Bendera kapal tempat mereka dipekerjakan atau terlibat atau bekerja.

2. Setiap Negara Anggota wajib meningkatkan pengembangan fasilitas kesejahteraan di pelabuhan yang sesuai di negara masing-masing dan menetapkan, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang terkait, pelabuhan yang dianggap sebagai tempat yang sesuai.
3. Setiap Negara Anggota wajib mendorong pembentukan badan kesejahteraan yang wajib secara teratur meninjau fasilitas dan pelayanan kesejahteraan untuk memastikan bahwa hal tersebut tepat sesuai dengan perubahan dalam kebutuhan awak kapal yang timbul dari perkembangan teknis, operasional dan lainnya dalam industri pelayaran.

## **Pedoman**

### **Pedoman B4.4 – Akses terhadap fasilitas kesejahteraan berbasis darat**

#### **Pedoman B4.4.1 – Tanggungjawab Negara Anggota**

1. Setiap Negara Anggota harus:
  - (a) mengambil langkah-langkah untuk menjamin tersedianya fasilitas kesejahteraan dan layanan untuk awak kapal secara mencukupi di pelabuhan tujuan yang telah ditentukan dan tersedianya perlindungan terhadap awak kapal dalam menjalankan profesinya; dan
  - (b) memperhatikan, dalam penerapan langkah-langkah ini, kebutuhan khusus awak kapal, terutama ketika berada di negara asing dan ketika memasuki wilayah perang, dalam kaitannya dengan keselamatan, kesehatan dan kegiatan waktu luang mereka.
2. Pengaturan untuk supervisi fasilitas dan layanan kesejahteraan harus menyertakan partisipasi perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut terkait;
3. Setiap Negara Anggota seharusnya mengambil langkah-langkah yang dirancang untuk mempercepat pengedaran bebas antar kapal, badan pusat pasokan dan unit-unit kesejahteraan bahan-bahan yang menyangkut kesejahteraan seperti film, buku, surat kabar dan perlengkapan olah raga untuk digunakan oleh awak kapal di atas kapal dan di pusat-pusat kesejahteraan di darat.
4. Negara Anggota harus bekerjasama satu sama lain dalam mempromosikan kesejahteraan awak kapal di laut dan di pelabuhan. Kerjasama tersebut harus menyertakan hal-hal sebagai berikut:
  - (a) Konsultasi di antara otoritas berwenang yang diarahkan pada ketersediaan dan peningkatan fasilitas dan layanan kesejahteraan awak kapal, baik di pelabuhan maupun di atas kapal;
  - (b) Kesepakatan tentang penyatuan sumberdaya dan penyediaan bersama fasilitas-fasilitas kesejahteraan di pelabuhan-pelabuhan utama untuk menghindari duplikasi yang tidak perlu;
  - (c) Penyelenggaraan kompetisi olahraga internasional dan memberikan dorongan kepada awak kapal untuk turut serta dalam aktivitas-aktivitas olah raga; dan
  - (d) Penyelenggaraan seminar internasional dengan tema kesejahteraan awak kapal di laut dan di pelabuhan.

## **Pedoman B4.4.2 - Fasilitas dan layanan kesejahteraan di pelabuhan**

1. Setiap Negara Anggota harus memberikan atau memastikan ketersediaan fasilitas dan layanan kesejahteraan sebagaimana diperlukan, di pelabuhan yang sesuai.
2. Fasilitas dan layanan kesejahteraan harus disediakan sesuai dengan kondisi dan praktek nasional, oleh satu atau lebih dari yang berikut ini:
  - (a) otoritas publik;
  - (b) organisasi para pemilik kapal dan organisasi pelaut terkait berdasarkan kesepakatan bersama atau pengaturan lain yang disetujui;
  - (c) organisasi-organisasi sukarela.
3. Fasilitas kesejahteraan dan rekreasi yang diperlukan harus dibangun atau dikembangkan di pelabuhan. Keseluruhannya ini meliputi:
  - (a) ruang-ruang rapat dan rekreasi sebagaimana dipersyaratkan;
  - (b) fasilitas untuk olahraga dan kegiatan luar ruangan, termasuk untuk kompetisi;
  - (c) fasilitas pendidikan; dan
  - (d) apabila sesuai, fasilitas untuk melaksanakan ibadah keagamaan dan untuk konseling pribadi.
4. Fasilitas-fasilitas ini dapat diberikan kepada awak kapal sesuai dengan kebutuhan mereka melalui ketersediaan sejumlah fasilitas yang dirancang untuk penggunaan yang lebih umum
5. Bilamana sejumlah besar awak kapal berkebangsaan berbeda memerlukan fasilitas seperti hotel, klub-klub dan fasilitas olahraga di pelabuhan tertentu, otoritas berwenang atau badan negara-negara asal awak kapal dan Negara-negara bendera, serta asosiasi-asosiasi internasional terkait, harus berkonsultasi dan bekerjasama satu sama lain dan dengan otoritas berwenang dan badan-badan negara dimana pelabuhan bersangkutan berlokasi dengan maksud menyatukan sumberdaya dan menghindari duplikasi yang tidak perlu.
6. Hotel-hotel atau hostel-hostel yang sesuai bagi awak kapal harus tersedia bilamana ada kebutuhan terhadapnya. Mereka harus memberikan fasilitas yang sama dengan fasilitas yang ada dalam hotel berkelas baik, dan apabila memungkinkan harus berlokasi dalam lingkungan yang baik yang jauh dari area sekitar dok. Hotel-hotel atau hostel-hostel tersebut harus diawasi dengan benar, harga yang dibebankan harus masuk akal, dan bilamana perlu dan memungkinkan, harus tersedia untuk mengakomodasi keluarga awak kapal.
7. Fasilitas akomodasi ini harus terbuka bagi para pelaut semua kebangsaan, tanpa mempedulikan, ras, warna kulit, jenis kelamin, agama, opini politik atau asal-usul sosial, dan tanpa mempedulikan Negara Bendera kapal dimana mereka dipekerjakan atau terlibat atau bekerja. Tanpa melanggar prinsip ini dengan cara apapun, mungkin perlu disediakan beberapa jenis fasilitas di pelabuhan tertentu yang standarnya setara tetapi diadaptasikan dengan kebiasaan dan kebutuhan berbagai kelompok awak kapal yang berbeda.
8. Langkah-langkah seharusnya diambil untuk memastikan bahwa, sesuai keperluan, orang-orang yang secara teknis mempunyai kompetensi dipekerjakan penuh waktu dalam pengoperasian fasilitas dan layanan kesejahteraan awak kapal, selain pekerja sukarela.

### **Pedoman B4.4.3 – Dewan Kesejahteraan**

1. Dewan kesejahteraan seharusnya dibentuk, di pelabuhan, pada tingkat regional dan nasional, bilamana perlu. Fungsi-fungsi Dewan Kesejahteraan harus mencakup:
  - (a) Melakukan tinjauan mengenai kecukupan fasilitas kesejahteraan yang ada dan memantau kebutuhan untuk pengadaan fasilitas-fasilitas tambahan atau penarikan fasilitas-fasilitas yang penggunaannya kurang optimal; dan
  - (b) membantu dan memberikan saran kepada yang bertanggungjawab atas penyediaan fasilitas-fasilitas kesejahteraan dan memastikan koordinasi antara mereka.
2. Dewan kesejahteraan harus menyertakan diantara anggotanya perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut, otoritas berwenang, dan bilamana diperlukan, organisasi-organisasi sukarela dan badan-badan sosial.
3. Bilamana perlu, para konsul negara-negara maritim dan perwakilan lokal organisasi kesejahteraan asing harus, sesuai dengan peraturan perundang-undangan nasional, dikaitkan dengan pekerjaan dewan kesejahteraan pelabuhan, tingkat regional dan nasional.

### **Pedoman B4.4.4 – Pendanaan Fasilitas Kesejahteraan**

1. Sesuai dengan kondisi dan praktek nasional, dukungan finansial untuk fasilitas kesejahteraan harus disediakan melalui satu atau lebih dari yang berikut ini:
  - (a) hibah dari dana publik
  - (b) retribusi atau iuran khusus lainnya dari sumber pelayaran
  - (c) kontribusi sukarela dari pemilik kapal, pelaut atau organisasi mereka; dan
  - (d) Kontribusi sukarela dari sumber-sumber lainnya
2. Bilamana pajak, retribusi dan iuran khusus kesejahteraan dikenakan, keseluruhannya harus digunakan hanya untuk tujuan terkait alasan dilaksanakannya pungutan ini.

### **Pedoman B4.4.5 – Langkah-langkah diseminasi informasi dan fasilitasi**

1. Informasi harus disebarkan diantara awak kapal menyangkut fasilitas yang terbuka bagi masyarakat umum di pelabuhan-pelabuhan singgah, terutama fasilitas angkutan, kesejahteraan, hiburan dan pendidikan dan tempat-tempat peribadatan, serta fasilitas-fasilitas yang disediakan secara khusus untuk awak kapal.
2. Sarana transportasi yang memadai dengan ongkos terjangkau harus tersedia setiap waktu yang logis agar awak kapal dapat mencapai area kota dari lokasi pemberhentian di pelabuhan.
3. Semua langkah yang diperlukan harus diambil oleh otoritas berwenang untuk memberitahukan kepada para pemilik kapal dan awak kapal yang memasuki pelabuhan mengenai setiap hukum dan kebiasaan yang berlaku, yang penentangannya bisa membahayakan kebebasan mereka.
4. Kawasan dan akses jalan pelabuhan harus diberikan penerangan dan rambu-rambu serta patroli rutin yang memadai oleh otoritas berwenang untuk perlindungan awak kapal.

#### **Pedoman B4.4.6 – Awak kapal Di Pelabuhan Asing**

1. Untuk perlindungan awak kapal di pelabuhan asing, seharusnya diambil langkah-langkah untuk memfasilitasi:
  - (a) akses terhadap konsul (perwakilan) negara kebangsaannya atau negara tempat tinggalnya; dan
  - (b) kerjasama yang efektif antara konsul dan pihak-pihak berwenang di tingkat lokal maupun nasional
2. Awak kapal yang ditahan di pelabuhan asing harus ditangani dengan segera sesuai proses hukum dan dengan perlindungan konsuler yang memadai.
3. Apabila seorang awak kapal ditahan dengan alasan apapun dalam wilayah Negara Anggota, otoritas berwenang harus, bila awak kapal tersebut mengajukan permohonan demikian, segera memberitahukan kepada Negara bendera dan Negara kebangsaan awak kapal tersebut. Otoritas berwenang harus segera memberitahukan kepada awak kapal tersebut hak atas pengajuan permohonan demikian. Negara kebangsaan awak kapal tersebut harus segera memberitahukan sanak kerabat awak kapal tersebut. Otoritas berwenang harus memperkenalkan para pejabat konsuler negara yang bersangkutan untuk bertemu langsung dengan awak kapal tersebut dan membolehkan kunjungan-kunjungan teratur setelahnya sepanjang awak kapal nya masih ditahan.
4. Setiap Negara Anggota harus mengambil langkah-langkah, apabila diperlukan, untuk memastikan keselamatan awak kapal dari serangan dan perbuatan melanggar hukum lainnya ketika kapal berada di perairan teritorial negara tersebut dan terutama ketika menuju pelabuhan.
5. Setiap upaya harus dibuat oleh orang-orang yang bertanggungjawab di pelabuhan dan di atas kapal untuk memfasilitasi cuti darat bagi awak kapal sesegera mungkin setelah kedatangan kapal di pelabuhan.

#### **Peraturan**

##### **Peraturan 4.5 – Jaminan Sosial**

Maksud: untuk memastikan bahwa telah diambil langkah-langkah dengan maksud memberikan kepada awak kapal akses terhadap perlindungan jaminan sosial.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa seluruh awak kapal dan, sejauh yang ditetapkan dalam hukum nasionalnya, para tanggungan mereka, mempunyai akses terhadap perlindungan jaminan sosial sesuai dengan Koda ini tanpa prasangka terhadap kondisi-kondisi yang lebih menguntungkan yang disebutkan dalam paragraf 8 pasal 19 Konstitusi.
2. Setiap Negara Anggota mengupayakan pelaksanaan langkah-langkah, menurut keadaan nasional masing-masing, secara individu maupun melalui kerjasama internasional, untuk mencapai perlindungan jaminan sosial yang komprehensif secara progresif bagi awak kapal..
3. Setiap Negara Anggota harus memastikan bahwa awak kapal, yang tunduk pada legislasi jaminan sosial mereka, dan, sejauh yang ditetapkan dalam hukum nasional masing-

masing, para tanggungan mereka, berhak atas perlindungan jaminan sosial yang besarnya tidak kurang dari yang diperoleh para pekerja darat.

## **Standar**

### **Standar A4.5 – Jaminan Sosial**

1. Cabang-cabang yang dipertimbangkan dengan maksud mencapai perlindungan sosial yang komprehensif progresif dibawah Peraturan 4.5 adalah: perawatan medik, tunjangan sakit, tunjangan pengangguran, tunjangan usia tua, tunjangan cedera kerja, tunjangan keluarga, tunjangan persalinan, tunjangan ketidakmampuan (cacat) dan tunjangan survivor, yang melengkapi perlindungan yang ditetapkan dibawah Peraturan 4.1, tentang perawatan medik dan 4.2, tentang kewajiban para pemilik kapal, dan dibawah Judul-judul lain Konvensi ini.
2. Pada waktu ratifikasi, perlindungan yang akan diberikan oleh setiap Negara Anggota menurut ayat 1 Peraturan 4.5 paling tidak harus mencakup 3 dari 9 cabang yang tercantum dalam ayat 1 Standar ini.
3. Setiap Negara Anggota wajib mengambil langkah-langkah menurut keadaan nasional masing-masing guna memberikan perlindungan jaminan sosial pelengkap sebagaimana disebutkan dalam ayat 1 Standar ini kepada semua awak kapal yang biasanya merupakan penduduk di wilayah Negara Anggota tersebut. Tanggungjawab ini dapat dipenuhi, misalnya, melalui perjanjian bilateral atau multilateral atau sistem berbasis kontribusi, Pelindungan yang dihasilkan tidak boleh kurang dari pelindungan yang dinikmati oleh darat penduduk di wilayah negara anggota tersebut.
4. Tanpa mengesampingkan tanggungjawab yang tercantum dalam ayat 3 Standar ini, Negara Anggota boleh menetapkan, melalui perjanjian bilateral dan multilateral dan melalui ketentuan yang diadopsi dalam kerangka organisasi integrasi ekonomi regional, peraturan lain mengenai pengesahan jaminan sosial dimana awak kapal tunduk;
5. Tanggung jawab setiap Negara Anggota terkait awak kapal pada kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut wajib mencakup apa-apa yang ditetapkan oleh Peraturan 4.1 dan 4.2 dan ketentuan Koda yang terkait, serta ketentuan yang tercakup dalam kewajiban umum dibawah hukum internasional.
6. Setiap Negara Anggota wajib mempertimbangkan berbagai cara sehingga pertanggungangan yang sebanding dapat diberikan, sesuai dengan hukum dan praktek nasional, kepada awak kapal dalam kondisi tidakadanya pertanggungangan yang memadai dalam cabang-cabang yang disebutkan dalam ayat 1 Standar ini.
7. Pelindungan dibawah ayat 1 Peraturan 4.5, bisa, bilamana sesuai, dimuat dalam hukum atau peraturan, dalam kerangka tersendiri atau dalam perjanjian kerja bersama atau dalam kombinasi keduanya.
8. Sejauh konsisten dengan hukum dan praktik nasional, Negara-Anggota wajib bekerjasama, melalui perjanjian bilateral atau multilateral atau pengaturan lain, untuk menjamin keberlanjutan hak jaminan sosial, diberikan melalui skema kontribusi atau non-kontribusi, yang telah diperoleh atau dalam proses mendapatkan, oleh semua awak kapal tanpa memperhatikan tempat bermukim;
9. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan prosedur yang adil dan efektif untuk penyelesaian perselisihan.



10. Setiap Negara Anggota wajib pada waktu ratifikasi, menetapkan cabang-cabang dalam mana perlindungan diberikan sesuai dengan ayat 2 Standar ini. Selanjutnya, Negara Anggota tersebut wajib memberitahukan Direktur Jenderal Kantor Ketenagakerjaan Internasional ketika memberikan perlindungan jaminan sosial menyangkut satu atau lebih cabang lain yang dinyatakan dalam ayat 1 Standar ini. Direktur Jenderal harus mencatat informasi ini dan wajib tersedia bagi semua pihak yang berkepentingan;
11. Laporan kepada Kantor Ketenagakerjaan Internasional berdasarkan pasal 22 Konstitusi, juga wajib memuat informasi tentang langkah-langkah yang diambil menurut ayat 2 Peraturan 4.5 untuk memperluas cakupan perlindungan pada cabang-cabang lain.

## **Pedoman**

### **Pedoman B4.5 – Jaminan Sosial**

1. Pelindungan yang akan diberikan pada waktu ratifikasi menurut ayat 2 Standar A4.5 paling tidak harus mencakup cabang-cabang perawatan medik, tunjangan sakit dan tunjangan cedera kerja.
2. Dalam keadaan yang disebutkan dalam ayat 6 Standar A4.5, tunjangan yang setara bisa diberikan melalui asuransi, perjanjian bilateral dan multilateral atau cara-cara efektif lain, dengan mempertimbangkan ketentuan dalam perjanjian kerja bersama yang relevan. Bilamana langkah-langkah tersebut diadopsi, awak kapal yang dicakup oleh langkah-langkah itu harus diberitahu tentang cara-cara sehingga beragam cabang pelindungan jaminan sosial dapat diberikan.
3. Bilamana awak kapal tunduk pada lebih dari satu legislasi nasional yang mencakup jaminan sosial, Negara-negara Anggota bersangkutan harus bekerjasama dalam rangka menetapkan, melalui perjanjian bersama, mana dari legislasi-legislasi yang akan berlaku, dengan mempertimbangkan faktor-faktor seperti jenis dan tingkat pelindungan dibawah legislasi terkait yang lebih menguntungkan bagi awak kapal bersangkutan dan juga pilihan awak kapal.
4. Prosedur yang akan ditetapkan dibawah ayat 9 Standar A4.5 seharusnya dirancang untuk mencakup semua perselisihan yang berkaitan dengan klaim-klaim awak kapal bersangkutan, tanpa mempedulikan cara bagaimana pertanggungannya diberikan.
5. Setiap Negara Anggota yang mempunyai pelaut nasional, pelaut non-nasional atau kedua-duanya yang bekerja di kapal yang mengibarkan bendera negaranya harus memberikan perlindungan jaminan sosial sesuai konvensi yang berlaku, dan harus secara periodik mereview cabang-cabang perlindungan jaminan sosial pada ayat 1 Standard A4.5 dengan pandangan untuk mengidentifikasi adanya tambahan cabang yang sesuai bagi pelaut yang bersangkutan.
6. Perjanjian kerja laut harus menentukan cara-cara bagaimana beragam cabang perlindungan jaminan sosial akan diberikan kepada pelaut oleh pemilik kapal dan setiap informasi lain yang relevan yang digunakan pemilik kapal, seperti potongan wajib dari gaji para pelaut dan kontribusi para pemilik kapal yang barangkali dilakukan sesuai dengan persyaratan badan yang berwenang yang telah ditentukan dan sesuai dengan skema jaminan sosial nasional yang relevan.
7. Negara Anggota, yang benderanya dikibarkan oleh kapal, harus, dalam menegakkan yurisdiksinya secara efektif terhadap urusan sosial, memahami bahwa tanggungjawab

para pemilik kapal menyangkut jaminan sosial telah dipenuhi, termasuk pemberian kontribusi yang dipersyaratkan terhadap skema jaminan sosial.

## **Judul 5. Kepatuhan dan Penegakan**

1. Peraturan dalam Judul ini menentukan tanggungjawab setiap Negara Anggota untuk sepenuhnya menerapkan dan menegakkan prinsip-prinsip dan hak-hak yang ditetapkan dalam pasal-pasal konvensi ini dan juga kewajiban-kewajiban khusus yang ditetapkan dibawah Judul 1, 2, 3, dan 4.
2. Ayat 3 dan 4 Pasal VI, yang membolehkan penerapan Bagian A daripada Koda ini melalui ketentuan yang setara secara substansi, tidak berlaku terhadap Bagian A daripada Koda dalam Judul ini.
3. Menurut ayat 2 Pasal VI Konvensi ini, setiap Negara Anggota wajib melaksanakan tanggungjawab menerapkan Peraturan dengan cara sebagaimana ditetapkan dalam Bagian A Standar pada Kode ini, dengan memberikan pertimbangan sebagaimana mestinya kepada Pedoman dalam Bagian B Kode ini.
4. Ketentuan-ketentuan pada judul ini wajib dilaksanakan mengingat bahwa awak kapal dan pemilik kapal, seperti semua orang, sama didepan hukum dan mempunyai hak yang sama untuk mendapat perlindungan hukum dan tidak menjadi subyek terhadap diskriminasi dalam akses mereka ke pengadilan, atau mekanisme resolusi perselisihan lainnya. Ketentuan-ketentuan judul ini tidak menentukan yurisdiksi hukum atau pengadilan.

### **Peraturan**

#### **Peraturan 5.1 - Tanggungjawab Negara Bendera**

Maksud: untuk memastikan bahwa setiap Negara Anggota menerapkan tanggungjawabnya dibawah Konvensi ini menyangkut kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut.

##### **Peraturan 5.1.1. Prinsip-prinsip Umum**

1. Setiap Negara Anggota bertanggungjawab untuk memastikan pelaksanaan kewajibannya terkait Konvensi ini pada kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut.
2. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan sistem yang efektif untuk pengawasan dan sertifikasi kondisi tenaga kerja maritim, menurut Peraturan 5.1.3 dan 5.1.4 memastikan bahwa kondisi kerja dan kondisi kehidupan bagi awak kapal dikapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya telah memenuhi, dan terus memenuhi, standar dalam Konvensi ini
3. Dalam menetapkan sebuah system yang efektif untuk pengawasan dan sertifikasi kondisi tenaga kerja maritim, Negara Anggota bisa, bilamana sesuai, memberikan kewenangan kepada institusi publik atau organisasi lain (termasuk organisasi-organisasi Negara Anggota lainnya, apabila organisasi tersebut setuju) yang diakui olehnya sebagai berkompeten dan independen untuk melaksanakan pemeriksaan atau menerbitkan sertifikat atau melaksanakan keduanya. Secara keseluruhan, Negara Anggota tersebut harus tetap bertanggungjawab atas pengawasan dan sertifikasi kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal bersangkutan pada kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut.

4. Sebuah sertifikat tenaga kerja maritim, yang dilengkapi dengan sebuah deklarasi kepatuhan tenaga kerja, wajib membentuk bukti *prima facie* bahwa kapal tersebut telah diperiksa secara resmi oleh Negara Anggota yang benderanya dikibarkan di kapal tersebut dan bahwa ketentuan-ketentuan Konvensi yang berkaitan dengan kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal di kapal ini telah dipenuhi sejauh yang dinyatakan sertifikat.
5. Informasi tentang sistem yang disebutkan dalam ayat 2 Peraturan ini, termasuk metode yang digunakan untuk menilai efektivitasnya, wajib disertakan dalam laporan Negara Anggota tersebut kepada Kantor Ketenagakerjaan Internasional berdasarkan pasal 22 Konstitusi.

## **Standar**

### **Standar A5.1.1 – Prinsip-prinsip Umum**

1. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan sasaran dan standar yang jelas yang mencakup administrasi sistem pengawasan dan sistem sertifikasinya, serta prosedur keseluruhan yang memadai untuk menilai sejauh mana sasaran dan standar tengah dicapai.
2. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa semua kapal yang mengibarkan bendera negaranya mempunyai sebuah salinan Konvensi ini tersedia di atas kapal.

## **Pedoman**

### **Pedoman B5.1.1 – Prinsip-prinsip umum**

1. Otoritas berwenang seharusnya membuat pengaturan yang memadai untuk mendorong kerjasama yang efektif antara institusi publik dan organisasi lain, sebagaimana diatur dalam Peraturan 5.1.1 dan 5.1.2 menyangkut kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal di atas kapal
2. Untuk memastikan kerjasama yang lebih baik antara para pengawas dan pemilik kapal, pelaut dan masing-masing organisasinya, dan untuk memelihara atau meningkatkan kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal, otoritas berwenang seharusnya membahas dengan perwakilan-perwakilan organisasi tersebut secara berkala sebagai cara terbaik untuk mencapai tujuan ini. Cara pembahasan harus ditetapkan oleh otoritas berwenang setelah berkonsultasi dengan organisasi para pemilik kapal dan organisasi pelaut.

## **Peraturan**

### **Peraturan 5.1.2 – Kewenangan organisasi yang diakui**

1. Institusi-institusi publik atau organisasi-organisasi lain yang disebutkan dalam ayat 3 Peraturan 5.1.1 (organisasi-organisasi yang diakui) wajib telah diakui oleh otoritas berwenang sebagai telah memenuhi ketentuan-ketentuan dalam Koda menyangkut kompetensi dan independensi. Fungsi-fungsi untuk melakukan pengawasan atau sertifikasi, dimana organisasi-organisasi yang diakui telah diberikan kewenangan untuk melaksanakannya, harus ada dalam ruang lingkup kegiatan yang secara eksplisit disebutkan dalam Koda sebagai sesuatu yang dilaksanakan oleh otoritas berwenang atau sebuah organisasi yang diakui.

2. Laporan-laporan yang disebutkan dalam ayat 5 Peraturan 5.1.1 wajib memuat informasi tentang organisasi yang diakui, tingkat kewenangan yang diberikan dan pengaturan yang dibuat oleh Negara Anggota guna memastikan bahwa kegiatan yang diwewenangkan telah dilaksanakan sepenuhnya secara efektif.

## **Standar**

### **Standar A5.1.2 – Kewenangan organisasi yang diakui**

1. Untuk maksud pengakuan menurut ayat 1 Peraturan 5.1.2, otoritas berwenang wajib meninjau kompetensi dan independensi organisasi yang bersangkutan dan menentukan apakah organisasi itu telah menunjukkan, sejauh kepentingan pelaksanaan kegiatan yang dicakup dalam kewenangan yang telah diberikan, bahwa organisasi tersebut:
  - (a) mempunyai keahlian yang diperlukan dalam aspek-aspek terkait Konvensi ini dan memiliki pengetahuan mengenai pengoperasian kapal, termasuk persyaratan minimum bagi awak kapal untuk bekerja di atas kapal, kondisi kerja, akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan dan katering, pencegahan kecelakaan, perlindungan kesehatan, perawatan medik, kesejahteraan dan perlindungan jaminan sosial;
  - (b) mempunyai kemampuan untuk memelihara dan meningkatkan keahlian personelnnya;
  - (c) mempunyai pengetahuan yang diperlukan tentang ketentuan-ketentuan Konvensi dan juga peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku serta instrumen internasional yang terkait; dan
  - (d) berukuran, berstruktur, berpengalaman dan berkemampuan mencukupi yang setara dengan jenis dan tingkat kewenangannya.
2. Setiap kewenangan yang diberikan yang terkait pemeriksaan paling tidak harus memberdayakan organisasi yang diakui untuk mensyaratkan perbaikan defisiensi yang dikenali olehnya dalam kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal dan untuk melaksanakan pemeriksaan dalam kaitan ini atas permintaan negara pelabuhan.
3. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan:
4. suatu sistem guna memastikan kecukupan pekerjaan yang telah dilaksanakan oleh organisasi yang diakui, yang mencakup informasi mengenai seluruh peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku dan instrumen-instrumen internasional yang terkait;
5. prosedur untuk komunikasi dengan dan supervisi organisasi-organisasi tersebut.
6. Setiap Negara Anggota wajib memberikan kepada ILO daftar terkini organisasi yang diakui yang berwenang untuk bertindak atas nama Negara Anggota tersebut dan Negara Anggota tersebut harus menjaga daftar ini tetap terkini. Daftar tersebut harus menunjukkan secara spesifik fungsi-fungsi yang kewenangan pelaksanaannya telah diberikan kepada organisasi yang diakui. Kantor Ketenagakerjaan Internasional membuat daftar ini tersedia bagi publik.

## **Pedoman**

### **Pedoman B5.12 – Kewenangan Organisasi Yang Diakui**

1. Organisasi yang mengupayakan pengakuan harus memperlihatkan kompetensi dan kapasitas teknis, administratif dan manajerial guna memastikan penyediaan layanan yang tepat waktu dan berkualitas.

2. Dalam mengevaluasi kapabilitas suatu organisasi, otoritas berwenang harus menetapkan apakah organisasi tersebut:
  - (a) telah cukup mempunyai staf teknis, manajerial dan pendukung;
  - (b) telah cukup mempunyai staf profesional yang memenuhi syarat untuk memberikan layanan yang diperlukan, mewakili cakupan geografis secara memadai;
  - (c) telah mempunyai kemampuan teruji untuk memberikan layanan berkualitas dalam secara tepat waktu; dan
  - (d) independen dan akuntabel dalam operasinya
3. Otoritas berwenang harus membuat suatu perjanjian tertulis dengan setiap organisasi yang diakui olehnya untuk maksud-maksud pemberian wewenang. Perjanjian tersebut harus mencakup elemen-elemen berikut:
  - (a) Lingkup penerapan;
  - (b) maksud;
  - (c) kondisi umum;
  - (d) pelaksanaan fungsi-fungsi dibawah kewenangan;
  - (e) landasan hukum fungsi-fungsi dibawah kewenangan;
  - (f) pelaporan kepada otoritas yang kompeten
  - (g) spesifikasi kewenangan yang diberikan dari otoritas yang kompeten kepada organisasi yang diakui; dan
  - (h) supervisi kegiatan otoritas berwenang yang didelegasikan kepada organisasi yang diakui.
4. Setiap Negara Anggota harus mensyaratkan organisasi-organisasi yang diakui untuk mengembangkan suatu sistem untuk menetapkan kualifikasi staf yang dipekerjakannya sebagai pengawas untuk memastikan pembaharuan tepat waktu terhadap pengetahuan dan keahlian mereka.
5. Setiap Negara Anggota harus mensyaratkan organisasi-organisasi yang diakui untuk memelihara catatan layanan-layanan yang dilaksanakan oleh organisasi-organisasi tersebut sehingga mereka mampu memperlihatkan pencapaian standar-standar yang diperlukan dalam item-item yang dicakup oleh layanan-layanan itu.
6. Dalam menetapkan prosedur-prosedur supervisi yang disebutkan dalam ayat 3 (b) Standar A5.1.2, setiap Negara Anggota harus mempertimbangkan *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, yang diadopsi dalam kerangka Organisasi Maritim Internasional.

## **Peraturan**

### **Peraturan 5.1.3 – Sertifikat tenaga kerja maritim dan deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim**

1. Peraturan ini berlaku terhadap kapal-kapal:
  - (a) 500 *gross tonnage* atau lebih, melakukan pelayaran internasional; dan
  - (b) 500 *gross tonnage* atau lebih, yang mengibarkan bendera suatu Negara Anggota dan beroperasi dari pelabuhan, atau antara pelabuhan, di negara lain
  - (c) Untuk maksud Peraturan ini "pelayaran internasional" adalah pelayaran dari suatu negara ke pelabuhan di luar negara tersebut;

2. Peraturan ini juga berlaku terhadap setiap kapal yang mengibarkan bendera suatu Negara Anggota dan tidak tercakup dalam ayat 1 Peraturan ini, atas permintaan pemilik kapal terhadap Negara Anggota yang bersangkutan.
3. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut untuk membawa dan memelihara sertifikat tenaga kerja maritim yang menyatakan bahwa kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal di kapal, termasuk langkah-langkah kepatuhan yang sedang dilakukan yang akan dimasukkan dalam deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim sebagaimana disebutkan dalam ayat 4 Peraturan ini, telah diperiksa dan memenuhi ketentuan hukum atau peraturan nasional atau langkah-langkah lain untuk penerapan Konvensi ini.
4. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut untuk membawa dan memelihara deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim yang menyatakan ketentuan nasional penerapan Konvensi ini terhadap kondisi kerja dan kondisi kehidupan bagi awak kapal dan menetapkan langkah-langkah yang diadopsi oleh pemilik kapal untuk memastikan kepatuhan terhadap ketentuan pada kapal atau kapal-kapal bersangkutan.
5. Sertifikat tenaga kerja maritim dan deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim wajib sesuai dengan model yang ditetapkan oleh Koda ini.
6. Bilamana otoritas berwenang pada Negara Anggota atau sebuah organisasi yang diakui yang telah diberikan kewenangan secara sah untuk maksud ini telah mengetahui melalui pengawasan bahwa sebuah kapal yang mengibarkan bendera Negara Anggota itu memenuhi atau terus memenuhi standar-standar Konvensi ini, otoritas berwenang atau organisasi yang diakui tersebut harus menerbitkan atau memperbaharui sertifikat buruh maritim sesuai hal tersebut dan memelihara catatan untuk publik mengenai sertifikat tersebut.
7. Ketentuan terperinci untuk sertifikat tenaga kerja maritim dan deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim, termasuk daftar urusan yang harus diperiksa dan disetujui, ditetapkan dalam Bagian A Koda ini.

## **Standar**

### **Standar A5.1.3 – Sertifikat buruh maritim dan deklarasi kepatuhan buruh maritim**

1. Sertifikat tenaga kerja maritim wajib diterbitkan kepada suatu kapal oleh otoritas berwenang, atau oleh sebuah organisasi yang diakui yang mempunyai kewenangan resmi untuk maksud ini, untuk suatu periode yang tidak boleh melebihi 5 tahun. Suatu daftar urusan yang harus diperiksa dan harus memenuhi peraturan perundang-undangan nasional atau ketentuan lain penerapan ketentuan-ketentuan Konvensi ini menyangkut kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal di kapal sebelum sertifikat tenaga kerja maritim dapat diterbitkan tercantum dalam Appendik A5-1.
2. Kesahihan sertifikat tenaga kerja maritim wajib tunduk pada suatu pengawasan langsung oleh otoritas berwenang, atau oleh organisasi yang diakui yang mempunyai kewenangan resmi untuk maksud ini, untuk memastikan kepatuhan terus menerus terhadap ketentuan-ketentuan nasional penerapan Konvensi ini. Bila hanya satu pengawasan antara dilaksanakan dan periode kesahihan sertifikat tenaga kerja maritim adalah 5 tahun, pemeriksaan antara tersebut harus dilakukan diantara tanggal-tanggal ulang tahun kedua dan ketiga sertifikat tersebut. Tanggal ulang tahun adalah tanggal dan bulan setiap tahun yang terkait dengan tanggal berakhirnya sertifikat tenaga kerja maritim tersebut. Ruang lingkup dan kedalaman pengawasan antara harus sama dengan pengawasan untuk

pembaruan sertifikat. Sertifikat tersebut wajib dikukuhkan sebagai hasil pengawasan antara yang memuaskan.

3. Tanpa mengesampingkan ayat 1 Standar ini, ketika pengawasan pembaruan telah dilakukan dalam tiga bulan sebelum kadaluarsanya sertifikat tenaga kerja maritim yang ada, sertifikat tenaga kerja maritim baru wajib berlaku mulai dari tanggal selesainya pemeriksaan pembaruan untuk jangka waktu yang tidak melebihi 5 tahun dari tanggal kadaluarsanya sertifikat yang ada.
4. Ketika pengawasan pembaruan selesai dilakukan lebih dari 3 bulan sebelum tanggal kadaluarsanya sertifikat yang ada, sertifikat tenaga kerja maritim baru wajib berlaku untuk jangka waktu yang tidak melebihi 5 tahun dari tanggal selesainya pemeriksaan pembaruan.
5. Suatu sertifikat tenaga kerja maritim bisa diterbitkan secara sementara:
  - (a) kepada kapal-kapal baru dalam pengiriman;
  - (b) ketika sebuah kapal berganti bendera; atau
  - (c) ketika seorang pemilik kapal mendapat tanggungjawab atas pengoperasian sebuah kapal yang adalah baru bagi pemilik kapal tersebut.
6. Sertifikat tenaga kerja maritim sementara bisa diterbitkan untuk suatu periode yang tidak melebihi 6 bulan oleh otoritas berwenang atau organisasi yang diakui yang mempunyai kewenangan resmi untuk maksud ini.
7. Sebuah sertifikat tenaga kerja maritim sementara hanya bisa diterbitkan setelah pembuktian bahwa:
  - (a) kapal telah diperiksa, sejauh bisa diterima dan masuk akal untuk hal-hal yang terdFTAR dalam Appendix A5-1, dengan mempertimbangkan verifikasi hal-hal dalam sub ayat (b), (c) dan (d) ayat ini;
  - (b) pemilik kapal telah menunjukkan kepada otoritas berwenang atau organisasi yang diakui bahwa kapalnya mempunyai prosedur yang mencukupi untuk mematuhi Konvensi ini; dan
  - (c) nakhoda sudah terbiasa dengan ketentuan Konvensi ini dan tanggungjawab atas penerapannya; dan
  - (d) Informasi yang relevan telah dikirimkan kepada otoritas berwenang atau organisasi yang diakui untuk mendapatkan deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim.
8. Suatu pengawasan lengkap menurut ayat 1 Standar ini wajib dilaksanakan sebelum kadaluarsanya sertifikat sementara guna memungkinkan penerbitan sertifikat tenaga kerja maritim penuh. Tidak ada lagi sertifikat sementara bisa diterbitkan dalam 6 bulan pertama seperti yang disebutkan dalam ayat 6 Standar ini. Suatu deklarasi kepatuhan tenaga kerja tidak perlu diterbitkan untuk jangka waktu berlakunya sertifikat sementara.
9. Sertifikat tenaga kerja maritim, sertifikat tenaga kerja maritim sementara dan deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim wajib disusun dalam bentuk yang sama dengan model-model yang diberikan dalam Appendix A5-II.

10. Deklarasi kepatuhan tenaga kerja wajib dilampirkan pada sertifikat tenaga kerja maritim. Deklarasi ini wajib mempunyai 2 bagian:

(a) Bagian I harus disusun oleh otoritas berwenang yang harus: (i) mengidentifikasi daftar hal-hal yang akan diperiksa menurut ayat 1 Standar ini; (ii) mengidentifikasi ketentuan-ketentuan nasional yang memuat ketentuan yang relevan dengan Konvensi ini dengan memberikan referensi terhadap ketentuan hukum nasional dan juga sejauh dipandang perlu, memberikan informasi singkat mengenai isi ketentuan nasional; (iii) merujuk pada ketentuan khusus jenis kapal menurut legislasi nasional; (iv) mencatat setiap ketentuan yang setara yang diadopsi berdasarkan ayat 3 Pasal VI Konvensi ini; dan (v) secara jelas menunjukkan setiap perkecualian yang diberikan oleh otoritas berwenang seperti yang tercantum dalam Judul 3; dan

(b) Bagian II wajib disusun oleh pemilik kapal dan wajib mengidentifikasi langkah-langkah yang diadopsi untuk menjamin kepatuhan terus menerus terhadap ketentuan nasional di antara pengawasan, dan tindakan yang diusulkan untuk memastikan adanya perbaikan terus menerus.

Otoritas berwenang atau organisasi yang diakui mempunyai kewenangan resmi untuk maksud ini wajib menjamin Bagian II dan harus menerbitkan deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim.

11. Hasil-hasil seluruh pemeriksaan atau verifikasi selanjutnya yang dilaksanakan menyangkut kapal bersangkutan dan setiap defisiensi signifikan yang ditemukan selama verifikasi tersebut wajib dicatat, bersama-sama dengan tanggal ketika defisiensi itu telah diperbaiki. Catatan ini, disertai dengan terjemahan bahasa Inggrisnya jika dalam bahasa bukan Inggris, wajib, menurut peraturan perundang-undangan nasional, dibukukan pada atau dilampirkan ke dalam deklarasi kepatuhan buruh atau menjadi tersedia dengan cara lain bagi awak kapal, para pemeriksa Negara Bendera, para pejabat yang berwenang di Negara pelabuhan dan perwakilan para pemilik kapal dan perwakilan pelaut.

12. Suatu sertifikat tenaga kerja maritim dan deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim yang ada dan berlaku, yang disertai dengan terjemahan bahasa Inggrisnya jika sertifikat dan deklarasi itu bukan dalam bahasa Inggris, wajib tersedia di atas kapal dan salinannya harus ditempelkan di tempat yang dapat dilihat dengan jelas oleh awak kapal. Salinan dokumen ini harus tersedia atas permintaan sesuai dengan peraturan perundang-undangan nasional, bagi awak kapal, pengawas Negara bendera, pejabat berwenang di Negara pelabuhan, dan perwakilan pemilik kapal dan perwakilan pelaut.

13. Ketentuan mengenai terjemahan bahasa Inggris dalam ayat 11 dan 12 Standar ini tidak berlaku pada kasus kapal-kapal yang tidak terlibat dalam pelayaran internasional;

14. Sertifikat yang diterbitkan dibawah ayat 1 atau 5 Standar ini pemberlakuannya menjadi berhenti dalam kasus-kasus berikut:

- (a) bila pemeriksaan yang relevan tidak diselesaikan dalam jangka waktu yang ditetapkan dibawah paragraf 2 Standar ini;
- (b) bila sertifikatnya tidak dikukuhkan menurut paragraf 2 Standar ini;
- (c) Ketika sebuah kapal mengganti bendera;
- (d) ketika seorang pemilik kapal berhenti memikul tanggungjawab atas operasi suatu kapal; dan
- (e) Ketika dilakukan perubahan besar pada struktur atau perlengkapan yang dicakup dalam Judul 3.



15. Pada kasus seperti disebutkan dalam ayat 14 (c), (d) atau (e) Standar ini, sertifikat baru hanya diterbitkan ketika otoritas berwenang atau organisasi yang diakui yang menerbitkan sertifikat baru benar-benar puas bahwa kapal dalam kondisi memenuhi ketentuan-ketentuan Standar ini.
16. Sebuah sertifikat tenaga kerja maritim harus dicabut oleh otoritas berwenang atau organisasi yang diakui yang mempunyai kewenangan resmi dari negara bendera untuk maksud ini, bila ada bukti bahwa kapal yang bersangkutan tidak mematuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini dan setiap tindakan perbaikan yang dipersyaratkan tidak dilaksanakan.
17. Ketika mempertimbangkan apakah sebuah sertifikat buruh maritim harus dicabut sesuai dengan ayat 16 Standar ini, otoritas berwenang atau organisasi yang diakui harus mempertimbangkan keseriusan atau kekerapan terjadinya defisiensi.

## **Pedoman**

### **Pedoman B5.1.3 - Sertifikat Tenaga Kerja Maritim dan Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim**

1. Pernyataan ketentuan nasional dalam Bagian I pada deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim harus mencakup atau disertai dengan referensi peraturan nasional yang berhubungan dengan kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal pada tiap hal yang terdaftar pada Appendix A5-1. Jika peraturan nasional telah mengikuti ketentuan-ketentuan dalam Konvensi ini, yang diperlukan hanyalah referensi. Jika ketentuan Konvensi ini telah diterapkan melalui ketentuan yang serupa seperti tercantum dalam ayat 3 Pasal VI, ketentuan ini harus diidentifikasi dan diberikan penjelasan singkat.

Jika suatu pengecualian diberikan oleh otoritas berwenang sebagaimana dimaksud Judul 3, ketentuan khusus atau ketentuan-ketentuan yang terkait harus ditunjukkan secara jelas.

2. Langkah-langkah yang disebutkan dalam Bagian II deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim, yang disusun oleh pemilik kapal, harus, secara khusus, memperlihatkan kesempatan dimana kepatuhan terus menerus terhadap ketentuan nasional tertentu akan diverifikasi, orang-orang yang bertanggungjawab atas verifikasi, catatan-catatan yang akan diambil serta prosedur-prosedur yang akan diikuti bilamana ketidakpatuhan dilaporkan. Bagian II bisa mengambil sejumlah bentuk. Ini dapat merujuk pada dokumentasi lain yang lebih komprehensif yang mencakup bermacam-macam kebijakan dan prosedur yang berkaitan dengan aspek-aspek lain pada sektor maritim, misalnya dokumen-dokumen yang diperlukan oleh *International Safety Management (ISM) Code* atau informasi yang diperlukan oleh *Peraturan 5 of SOLAS Chapter XI-1* yang berkaitan dengan *Continuous Synopsis Record* kapal.
3. Langkah-langkah untuk menjamin kepatuhan terus menerus harus mencakup ketentuan-ketentuan internasional umum bagi pemilik kapal dan nahkoda untuk menjadikan mereka sendiri mempunyai informasi tentang kemajuan-kemajuan mutakhir dalam teknologi dan temuan-temuan ilmiah yang menyangkut desain tempat kerja, dengan mempertimbangkan bahaya yang berasosiasi dengan pekerjaan awak kapal, dan menginformasikan kepada perwakilan para pelaut, dengan demikian menjamin suatu

perlindungan yang lebih baik terhadap kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal diatas kapal.

4. Deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim harus, terutama, disusun menurut terminologi yang jelas yang dirancang untuk membantu semua orang terkait, misalnya para pemeriksa negara bendera, pejabat berwenang di Negara pelabuhan dan awak kapal, untuk memeriksa apakah ketentuan-ketentuan telah diterapkan dengan benar.
5. Contoh mengenai jenis informasi yang bisa dimuat dalam sebuah deklarasi kepatuhan tenaga kerja diberikan dalam Appendix B5-1.
6. Jika suatu kapal mengganti bendera sebagaimana tercantum dalam ayat 14(c) Standar A5.1.3, dan jika kedua negara terkait telah meratifikasi Konvensi ini, Negara Anggota yang benderanya dulu dikibarkan harus segera mengirimkan kepada otoritas berwenang di negara anggota lainnya salinan sertifikat tenaga kerja maritim dan deklarasi kepatuhan tenaga kerja yang dibawa oleh kapal sebelum pergantian bendera, dan apabila sesuai, salinan laporan pemeriksaan yang relevan, apabila otoritas berwenang meminta dalam waktu 3 bulan setelah pergantian bendera terjadi.

## **Peraturan**

### **Peraturan 5.1.4 – Pengawasan dan Penegakan**

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan, melalui sistem pengawasan, monitoring dan tindakan pengawasan lain yang dilakukan secara rutin dan efektif serta terkoordinasi, bahwa kapal-kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut mematuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini sebagaimana diterapkan dalam peraturan perundang-undangan nasional.
2. Ketentuan-ketentuan terperinci tentang sistem pengawasan dan penegakan yang disebutkan dalam ayat 1 Peraturan ini ditetapkan dalam Bagian A Koda ini.

## **Standar**

### **Standar A5.1.4 - Pengawasan dan Penegakan**

1. Setiap Negara Anggota wajib mempunyai sistem pengawasan kondisi awak kapal pada kapal-kapal yang mengibarkan benderanya, termasuk verifikasi tentang langkah-langkah yang berhubungan dengan kondisi kerja dan kondisi kehidupan yang ditetapkan dalam deklarasi kepatuhan buruh, yang dapat diterapkan, telah dilaksanakan dan bahwa ketentuan-ketentuan Konvensi ini telah dipenuhi.
2. Otoritas berwenang wajib menunjuk pengawas yang cakap dan berjumlah cukup untuk memenuhi tanggungjawabnya dibawah ayat 1 Standar ini. Bilamana organisasi-organisasi yang diakui telah diberi kewenangan untuk melaksanakan pengawasan, Negara Anggota tersebut wajib mensyaratkan bahwa personel yang melaksanakan pengawasan itu cakap dalam melaksanakan kewajiban-kewajiban ini dan harus melengkapi mereka dengan kewenangan yang diperlukan guna melaksanakan tugas-tugas mereka.
3. Ketentuan yang memadai wajib dibuat untuk memastikan bahwa pengawas telah memiliki pelatihan, kompetensi, kerangka acuan, kemampuan, status dan independensi yang diperlukan atau dibutuhkan sedemikian hingga memungkinkan mereka melaksanakan verifikasi dan memastikan kepatuhan yang disebutkan dalam ayat 1 Standar ini.

4. Pengawasan wajib dilakukan dengan selang waktu sesuai yang dipersyaratkan oleh Standar A5.1.3., yang dapat diterapkan. Selang waktu tersebut, dalam kasus apapun, tidak boleh melebihi 3 tahun.
5. Bila satu Negara Anggota menerima keluhan yang dipertimbangkan sebagai tidak berdasar atau memiliki bukti bahwa kapal yang mengibarkan benderanya tidak mematuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini atau bahwa ada defisiensi yang serius dalam penerapan langkah-langkah yang ditetapkan dalam deklarasi kepatuhan buruh, Negara Anggota wajib mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menyelidiki urusan ini dan memastikan tindakan telah diambil guna memperbaiki setiap defisiensi yang ditemukan.
6. Aturan-aturan yang mencukupi wajib diberikan dan ditegakkan secara efektif oleh setiap Negara Anggota guna menjamin bahwa para pengawas telah memiliki status dan kondisi-kondisi layanan yang memastikan bahwa mereka bebas dari perubahan-perubahan dalam pemerintahan dan dari pengaruh-pengaruh luar yang tidak benar.
7. Para pengawas, yang ditempatkan menurut pedoman yang jelas menyangkut tugas-tugas yang akan dilaksanakan serta dilengkapi dengan surat penugasan yang sesuai, harus diberdayakan:
  - (a) untuk naik ke atas kapal yang mengibarkan bendera Negara anggota;
  - (b) untuk melaksanakan setiap pengawasan, pengujian atau penyelidikan yang dianggap perlu guna meyakinkan bahwa standar telah dilaksanakan secara ketat; dan
  - (c) untuk mensyaratkan bahwa setiap defisiensi diperbaiki dan, bilamana mereka mempunyai dasar untuk percaya bahwa defisiensi merupakan pelanggaran serius terhadap ketentuan Konvensi ini (termasuk hak para pelaut), atau menggambarkan suatu bahaya yang signifikan terhadap keselamatan, kesehatan atau keamanan para pelaut, untuk mencegah kapal meninggalkan pelabuhan sampai tindakan yang diperlukan telah diambil.
8. Setiap tindakan yang diambil sesuai dengan ayat 7(c) Standar ini wajib tunduk pada hak banding kepada otoritas judisial atau administratif.
9. Para pengawas wajib mempunyai keleluasaan untuk memberikan saran bukannya melembagakan atau merekomendasikan tindakan-tindakan ketika tidak ada pelanggaran yang jelas terhadap ketentuan Konvensi ini yang membahayakan keselamatan, kesehatan atau keamanan awak kapal bersangkutan dan dimana tidak ada sejarah pelanggaran serupa.
10. Para pengawas wajib memperlakukan, sebagai sesuatu yang rahasia, sumber setiap keberatan atau keluhan yang menyatakan suatu bahaya atau defisiensi dalam hubungannya dengan kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal atau suatu pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan dan tidak memberitahukan kepada pemilik kapal, perwakilan pemilik kapal atau operator kapal bahwa suatu pengawasan dilakukan sebagai akibat dari keberatan atau keluhan tersebut.
11. Para pengawas tidak boleh dibebani dengan tugas-tugas yang mungkin dikarenakan jumlah atau sifatnya, mengganggu pemeriksaan yang efektif atau mempengaruhi kewenangan atau ketidakberpihakan dalam hubungan mereka dengan pemilik kapal, para pelaut atau pihak-pihak lain yang berkepentingan, Secara khusus, para pengawas wajib :

- (a) dilarang mempunyai kepentingan langsung atau tidak langsung dalam operasi apapun dimana mereka diminta untuk mengawasi; dan
  - (b) tunduk kepada sangsi atau tindakan disiplin yang sesuai, tidak mengungkapkan, bahkan setelah meninggalkan tugas, setiap rahasia komersial atau proses kerja yang rahasia atau informasi yang bersifat pribadi yang mungkin merupakan pengetahuan mereka dalam masa penugasan;
12. Para pengawas wajib menyerahkan laporan dari setiap pemeriksaan kepada otoritas berwenang. Satu salinan laporan dalam Bahasa Inggris atau dalam bahasa kerja kapal harus dikirimkan kepada nakhoda kapal dan salinan lain wajib dipasang pada papan pengumuman kapal sebagai informasi tentang awak kapal dan berdasarkan permintaan, dikirim kepada perwakilan mereka.
  13. Otoritas berwenang dari setiap Negara Anggota wajib menyimpan catatan-catatan pengawasan mengenai kondisi awak kapal di atas kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut. Negara Anggota tersebut wajib mempublikasikan laporan tahunan tentang aktivitas pengawasan dalam jangka waktu yang wajar, tidak melebihi 6 bulan setelah berakhirnya tahun.
  14. Pada kasus suatu penyelidikan mengenai sebuah insiden besar, laporan tersebut harus diserahkan kepada otoritas berwenang sesegera yang memungkinkan tetapi tidak lebih lambat dari 1 bulan setelah penyelidikan diselesaikan.
  15. Ketika dilakukan suatu pengawasan atau ketika diambil langkah-langkah berdasarkan Standar ini, semua upaya wajar wajib dilakukan untuk menghindari kapal ditahan atau ditanggguhkan pelayarannya secara tidak wajar.
  16. Kompensasi wajib dibayarkan sesuai peraturan perundang-undangan nasional atas setiap kerugian atau kerusakan yang diderita sebagai akibat dari penggunaan kekuasaan para pengawas yang salah. Beban pembuktian dalam setiap kasusnya harus berada di pihak yang mengajukan keluhan.
  17. Sejumlah penalti dan langkah perbaikan lain yang memadai terhadap pelanggaran ketentuan-ketentuan konvensi ini (termasuk hak-hak para pelaut) dan penghambatan terhadap para pemeriksa dalam pelaksanaan tugas mereka harus ditetapkan dan ditegakkan secara efektif oleh setiap Negara Anggota.

## **Pedoman**

### **Pedoman B5.1.4 – Pengawasan dan Penegakan**

1. Otoritas berwenang dan setiap dinas atau pihak berwenang lainnya yang sepenuhnya atau sebagiannya terkait dengan pemeriksaan kondisi kerja dan kondisi kehidupan para pelaut harus mempunyai sumberdaya yang diperlukan untuk memenuhi fungsi-fungsi mereka. Secara khusus:
  - (a) setiap Negara Anggota harus mengambil langkah-langkah yang diperlukan sehingga para ahli dan spesialis yang memenuhi persyaratan teknis sebagaimana mestinya bisa diundang, sesuai keperluan, untuk membantu pekerjaan para pemeriksa;
  - (b) para pengawas harus mendapatkan tempat kerja yang nyaman, perlengkapan dan alat transportasi yang memadai untuk mencapai kinerja yang efisien dalam tugas-tugas mereka.

2. Otoritas berwenang harus mengembangkan suatu kebijakan kepatuhan dan penegakan untuk memastikan konsistensi dan sebaliknya membimbing kegiatan pemeriksaan dan penegakan yang berkaitan dengan Konvensi ini. Salinan-salinan kebijakan ini harus diberikan kepada semua pemeriksa dan para pejabat penegakan hukum yang relevan dan harus tersedia bagi publik dan para pemilik kapal serta awak kapal.
3. Otoritas berwenang harus menetapkan prosedur sederhana guna memungkinkannya menerima informasi secara rahasia menyangkut kemungkinan pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak para pelaut) yang disampaikan oleh awak kapal baik secara langsung maupun melalui perwakilan pelaut, dan memungkinkan para pengawas menyelidiki perkara-perkara tersebut dengan segera, termasuk:
  - (a) memungkinkan para nahkoda, awak kapal atau perwakilan pelaut untuk meminta suatu pemeriksaan jika dianggap perlu; dan
  - (b) memasok informasi dan saran teknis kepada para pemilik kapal dan awak kapal dan organisasi-organisasi terkait menyangkut cara-cara paling efektif untuk mematuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini dan mengenai mendorong peningkatan terus menerus terhadap kondisi awak kapal di atas kapal
4. Para pengawas harus sepenuhnya terlatih dan mencukupi jumlahnya guna menjamin pelaksanaan tugas mereka secara efisien dengan pertimbangan pada:
  - (a) pentingnya tugas-tugas yang harus dilaksanakan oleh para pengawas, khususnya jumlah, sifat dan ukuran kapal-kapal yang menjadi subyek pemeriksaan serta jumlah dan kompleksitas ketentuan hukum yang akan ditegakkan;
  - (b) sumberdaya yang dapat digunakan oleh para pengawas; dan
  - (c) kondisi praktis yang mempengaruhi pelaksanaan pemeriksaan agar menjadi efektif.
5. Tunduk pada setiap kondisi perekrutan pegawai negeri yang mungkin ditentukan oleh peraturan perundang-undangan nasional, para pengawas harus memiliki kualifikasi dan pelatihan yang memadai untuk melaksanakan tugas mereka dan bilamana mungkin harus mempunyai pendidikan maritim atau pengalaman sebagai seorang pelaut. Mereka harus mempunyai pengetahuan yang memadai mengenai kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal dan bahasa Inggris.
6. Langkah-langkah harus diambil untuk melengkapi para pengawas dengan pelatihan lebih lanjut yang memadai selama masa kerja mereka.
7. Semua pengawas harus mempunyai pemahaman yang jelas tentang keadaan dimana suatu pemeriksaan harus dilaksanakan, ruang lingkup pemeriksaan yang akan dilaksanakan dalam beragam keadaan yang disebutkan dan metode umum pemeriksaan.
8. Para pengawas yang dilengkapi dengan dokumen penugasan resmi dibawah hukum nasional paling tidak harus diberdayakan:
  - (a) Untuk naik ke atas kapal dengan bebas dan tanpa pemberitahuan sebelumnya; namun, ketika memulai pemeriksaan kapal, para pengawas harus memberikan pemberitahuan tentang keberadaan mereka kepada nahkoda atau penanggungjawab dan, bilamana perlu, kepada awak kapal atau perwakilan mereka;

- (b) untuk menanyakan kepada nahkoda, awak kapal atau setiap orang lain, termasuk pemilik kapal atau perwakilan pemilik kapal, tentang setiap perkara yang menyangkut penerapan ketentuan-ketentuan dibawah peraturan perundang-undangan, dihadapan saksi yang diminta oleh orang tersebut;
  - (c) untuk mengharuskan ditunjukkannya buku, logbook, buku daftar, sertifikat atau dokumen-dokumen atau informasi lain yang berkaitan langsung dengan urusan-urusan yang tunduk pada pemeriksaan, dalam rangka membuktikan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan nasional yang menerapkan Konvensi ini;
  - (d) untuk menegakkan diumumkannya pemberitahuan yang dipersyaratkan dibawah peraturan perundang-undangan nasional yang menerapkan Konvensi ini;
  - (e) Untuk mengambil atau membuang, dengan maksud analisis, sampel-sampel produk, kargo, air minum, ketentuan-ketentuan, dan bahan-bahan dan zat-zat yang digunakan atau ditangani;
  - (f) menindaklanjuti suatu pemeriksaan, untuk segera minta perhatian pemilik kapal, operator kapal atau nahkoda, mengenai sejumlah defisiensi yang bisa mempengaruhi kesehatan dan keselamatan orang-orang yang ada di atas kapal;
  - (g) untuk mengingatkan otoritas berwenang dan, apabila memungkinkan, organisasi yang diakui terhadap setiap defisiensi atau penyalahgunaan yang tidak secara khusus dicakup oleh hukum atau peraturan perundang-undangan yang ada dan menyerahkan proposal kepada mereka untuk peningkatan hukum atau regulasi; dan
  - (h) untuk memberitahukan otoritas berwenang tentang setiap cedera atau penyakit akibat pekerjaan yang mempengaruhi awak kapal dalam kasus-kasus dan cara-cara sedemikian seperti yang mungkin ditentukan oleh peraturan perundang-undangan.
9. Ketika sebuah sampel yang disebutkan dalam ayat 8 (e) Pedoman ini tengah diambil atau dipindahkan, pemilik kapal atau perwakilan pemilik kapal, dan bilamana perlu, awak kapal, harus diberitahukan atau harus hadir pada saat sampelnya diambil atau dipindahkan. Kuantitas sampel tersebut harus dicatat dengan benar oleh pengawas.
10. Laporan tahunan yang dipublikasikan oleh otoritas berwenang dari masing-masing Negara Anggota berkenaan dengan kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya, harus memuat:
- (a) sebuah daftar hukum dan peraturan yang berlaku yang berkaitan dengan kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal dan setiap amandemen yang telah diberlakukan selama tahun bersangkutan;
  - (b) uraian-uraian tentang pengaturan sistem pemeriksaan;
  - (c) statistik kapal-kapal atau *premises* lain yang menjadi subyek pemeriksaan dan kapal-kapal serta *premises* yang benar-benar diperiksa;
  - (d) statistik tentang semua awak kapal yang tunduk pada peraturan perundang-undangan nasional;
  - (e) statistik dan informasi tentang pelanggaran-pelanggaran terhadap legislasi, penalti yang dikenakan dan kasus-kasus penahanan kapal; dan
  - (f) statistik tentang cedera dan penyakit akibat pekerjaan yang dilaporkan mempengaruhi para pelaut.

## **Peraturan**

### **Peraturan 5.1.5 – Prosedur pengajuan keluhan di atas kapal**

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya memiliki prosedur di atas kapal untuk penanganan yang adil, efektif dan cepat keluhan-keluhan awak kapal yang mencurigai terjadinya pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi ini. (termasuk hak para pelaut)
2. Setiap Negara Anggota wajib melarang dan menghukum setiap perbuatan 'viktimisasi' seorang awak kapal karena mengajukan keluhan.
3. Ketentuan dalam Peraturan ini dan pada bagian Koda yang terkait adalah tanpa prasangka terhadap hak seorang awak kapal untuk mencari ganti rugi melalui cara-cara hukum apapun yang dianggap sesuai.

## **Standar**

### **Standar A5.1.5 – Prosedur pengajuan keluhan di atas kapal**

1. Tanpa prasangka terhadap setiap ruang lingkup yang lebih luas yang mungkin diberikan dalam peraturan perundang-undangan nasional atau perjanjian kerja bersama, prosedur di atas kapal bisa digunakan oleh awak kapal untuk mengajukan keluhan yang berkaitan dengan setiap urusan yang dicurigai mengandung pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak para pelaut)
2. Setiap Negara anggota wajib memastikan bahwa di dalam hukum atau peraturan perundang-undangannya, prosedur pengajuan keluhan di atas kapal diberlakukan guna memenuhi ketentuan Peraturan 5.1.5. Prosedur tersebut harus mengupayakan penyelesaian keluhan-keluhan pada tingkat serendah yang memungkinkan. Tetapi, dalam seluruh kasus, awak kapal wajib mempunyai hak untuk mengeluh secara langsung kepada nahkoda dan, bilamana dianggap perlu, kepada otoritas eksternal terkait.
3. Prosedur pengajuan keluhan di atas kapal wajib mencakup hak awak kapal untuk disertai atau diwakili selama prosedur keluhan, dan mendapat perlindungan terhadap kemungkinan awak kapal menjadi korban karena menyampaikan keluhan. Istilah 'viktimisasi' mencakup setiap tindakan negatif yang diambil oleh setiap orang menyangkut seorang awak kapal karena mengajukan keluhan yang tampaknya tidak menjengkelkan atau berniat jahat.
4. Sebagai tambahan dari salinan perjanjian kerja laut, semua awak kapal wajib dilengkapi dengan salinan prosedur pengajuan keluhan di atas kapal yang berlaku pada kapal tersebut. Ini termasuk informasi kontak terhadap otoritas berwenang di Negara bendera dan, bilamana berbeda, di negara kediaman awak kapal, dan nama seseorang atau orang-orang di atas kapal yang dapat, berbasis rahasia, memberikan awak kapal saran yang tidak berpihak tentang keluhan mereka dan membantu mereka dalam mengikuti prosedur pengajuan keluhan yang tersedia di atas kapal.

## **Pedoman**

### **Pedoman B5.1.5 – Prosedur pengajuan keluhan di atas kapal**

1. Tunduk pada setiap ketentuan yang relevan dari suatu perjanjian bersama yang berlaku, otoritas berwenang harus, melalui konsultasi yang erat dengan organisasi para pemilik kapal dan organisasi pelaut, mengembangkan suatu model prosedur penanganan keluhan di atas kapal yang tidak berpihak, cepat dan terdokumentasi dengan baik bagi

semua kapal yang mengibarkan bendera Negara Anggota tersebut. Dalam mengembangkan prosedur ini, hal-hal berikut harus dipertimbangkan:

- (a) banyak keluhan bisa secara khusus berkaitan dengan individu kepada siapa keluhannya ditujukan atau bahkan kepada nakhoda kapal. Dalam semua kasus, awak kapal juga harus mampu mengeluh langsung kepada nakhoda dan membuat keluhan secara eksternal; dan
  - (b) dalam rangka membantu menghindari masalah viktimisasi awak kapal yang mengajukan keluhan tentang urusan-urusan di bawah Konvensi ini, prosedur harus mendorong menominasikan seseorang di atas kapal yang dapat memberitahu awak kapal tentang prosedur yang tersedia bagi mereka dan, bila diminta oleh awak kapal yang mengajukan keluhan, juga menghadiri setiap rapat atau dengar pendapat tentang hal yang menjadi keluhan tersebut.
2. Paling tidak prosedur yang dibahas selama proses konsultasi terkait ayat 1 Pedoman ini harus mencakup hal-hal berikut ini:
- (a) keluhan-keluhan harus dialamatkan kepada kepala departemen pelaut yang menampung keluhan-keluhan atau kepada perwira atasan pelaut;
  - (b) kepala departemen atau perwira atasan selanjutnya harus berupaya menyelesaikan urusan ini dalam batas-batas waktu yang ditetapkan yang sesuai dengan keseriusan isu-isu terkaitnya;
  - (c) bila kepala departemen atau perwira atasan itu tidak bisa menyelesaikan keberatan tersebut secara memuaskan bagi pelaut tersebut, yang disebutkan belakangan bisa merujukkannya kepada nakhoda, yang harus menangani urusan itu secara pribadi;
  - (d) awak kapal harus mempunyai hak disepanjang waktu untuk didampingi dan untuk diwakili oleh awak kapal lain pilihannya di atas kapal bersangkutan;
  - (e) semua keluhan dan keputusan tentang mereka harus dicatat dan satu salinan diberikan kepada awak kapal bersangkutan;
  - (f) bila suatu keluhan tidak dapat diselesaikan di atas kapal, urusannya harus dirujuk di darat kepada pemilik kapal, yang harus diberikan batas waktu yang mencukupi untuk menyelesaikan urusan itu, bilamana diperlukan, melalui konsultasi dengan para pelaut bersangkutan atau dengan orang yang bisa ditunjuknya sebagai perwakilan mereka;
  - (g) dalam seluruh kasusnya, awak kapal harus mempunyai hak untuk menyampaikan keluhan-keluhan mereka secara langsung kepada nakhoda dan pemilik kapal serta otoritas berwenang.

## **Peraturan**

### **Peraturan 5.1.6 – Korban kecelakaan di laut**

1. Setiap Negara Anggota wajib menyelenggarakan penyelidikan resmi terhadap setiap korban kecelakaan di laut yang serius, yang menyebabkan cedera atau hilangnya nyawa, yang melibatkan kapal yang mengibarkan bendera negara tersebut. Laporan akhir penyelidikan biasanya harus dibuka untuk umum.
2. Negara Anggota wajib bekerjasama satu sama lain untuk memfasilitasi penyelidikan terhadap korban kecelakaan di laut yang serius yang disebutkan dalam ayat 1 Peraturan ini.



## **Standar**

### **Standar A5.1.6 – Korban kecelakaan di laut**

Tidak ada ketentuan

## **Pedoman**

### **Standar A5.1.6 – korban kecelakaan di laut**

Tidak ada ketentuan

## **Peraturan**

### **Peraturan 5.2 – Tanggung jawab Negara Pelabuhan**

Maksud: untuk memungkinkan setiap Negara Anggota menerapkan tanggungjawabnya di bawah Konvensi ini menyangkut kerjasama internasional dalam penerapan dan penegakan standar Konvensi pada kapal-kapal asing.

#### **Peraturan 5.2.1 – Pengawasan di pelabuhan**

1. Setiap kunjungan kapal asing, dalam proses normal bisnisnya atau karena alasan-alasan operasionalnya, di pelabuhan Negara Anggota bisa menjadi subyek pemeriksaan menurut ayat 4 Pasal 5, untuk maksud peninjauan kepatuhan terhadap ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak para pelaut) yang berkaitan dengan kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal di kapal ini.
2. Setiap Negara Anggota wajib menerima sertifikat tenaga kerja maritim dan deklarasi kepatuhan tenaga kerja yang dipersyaratkan di bawah Peraturan 5.1.3 sebagai bukti *prima facie* tentang kepatuhan pada ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak pelaut). Dengan demikian, pemeriksaan di pelabuhan-pelabuhan negara tersebut harus, kecuali dalam keadaan-keadaan yang ditetapkan dalam Koda, dibatasi menjadi tinjauan sertifikat dan deklarasi.
3. Pemeriksaan di pelabuhan harus dilaksanakan oleh pejabat yang berwenang menurut ketentuan Koda ini dan menurut pengaturan internasional yang berlaku yang mengatur pemeriksaan *Port State Control* di Negara Anggota. Setiap pemeriksaan tersebut harus dibatasi pada verifikasi bahwa urusan yang diperiksa memenuhi ketentuan-ketentuan yang relevan yang ditetapkan dalam Pasal-pasal dan Regulasi-regulasi Konvensi ini dan dalam Kode Bagian A saja.
4. Pemeriksaan yang dapat dilaksanakan menurut Peraturan ini wajib berdasarkan pada sistem pemeriksaan dan monitoring negara pelabuhan yang efektif guna membantu memastikan bahwa kondisi kerja dan kondisi kehidupan bagi awak kapal pada kapal-kapal yang memasuki pelabuhan Negara Anggota terkait telah memenuhi ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak pelaut).
5. Informasi tentang sistem yang disebutkan dalam ayat 4 Peraturan ini, termasuk metode yang digunakan untuk menilai efektivitasnya, harus disertakan ke dalam laporan-laporan Negara anggota kepada Kantor Ketenagakerjaan Internasional berdasarkan Pasal 22 Konstitusi.

## **Standar**

### **Standar A5.2.1 – Pengawasan di Pelabuhan**

1. Bilamana seorang pejabat berwenang, naik di atas kapal untuk melaksanakan pemeriksaan dan meminta, jika memungkinkan, sertifikat tenaga kerja maritim dan deklarasi kepatuhan tenaga kerja maritim, mendapati bahwa:
  - (a) dokumen yang diperlukan tidak diperlihatkan atau dipelihara atau dipelihara dengan keliru atau dokumen-dokumen yang diperlihatkan tidak memuat informasi yang diperlukan oleh konvensi ini atau sebaliknya tidak sah; atau
  - (b) ada landasan jelas untuk percaya bahwa kondisi kerja dan kondisi kehidupan di kapal tidak sesuai dengan persyaratan Konvensi ini; atau
  - (c) Ada landasan yang bisa diterima untuk percaya bahwa kapal yang telah mengganti bendera untuk maksud menghindari kepatuhan terhadap Konvensi ini; atau
  - (d) ada keluhan yang menuduh bahwa kondisi kerja dan kondisi kehidupan spesifik di kapal tidak sesuai dengan persyaratan Konvensi ini;
  - (e) pemeriksaan yang lebih terperinci bisa dilaksanakan untuk memastikan kondisi kerja dan kondisi kehidupan di atas kapal. Pemeriksaan tersebut, dalam setiap kasusnya, harus dilaksanakan bilamana kondisi kerja dan kondisi kehidupan yang dipercaya atau dicurigai menjadi rusak bisa menimbulkan bahaya yang jelas terhadap keselamatan, kesehatan atau keamanan para pelaut atau jika pejabat yang berwenang mempunyai alasan untuk percaya bahwa defisiensi apapun mengandung pelanggaran yang serius terhadap persyaratan Konvensi ini (termasuk hak para pelaut).
2. Bilamana pemeriksaan lebih terperinci dilaksanakan pada suatu kapal asing di pelabuhan Negara Anggota oleh para pejabat yang berwenang dalam keadaan-keadaan yang ditetapkan dalam sub paragraf (a), (b) atau (c) ayat 1 Standar ini, pada prinsipnya harus mencakup hal-hal yang tercantum dalam Appendix A5-III.
3. Pada kasus keluhan dibawah ayat 1(d) Standar ini, pemeriksaan biasanya harus dibatasi pada hal-hal dalam ruang lingkup keluhannya, meskipun keluhan, atau penyelidikannya, bisa memberikan alasan yang jelas untuk pemeriksaan terperinci sesuai dengan ayat 1(b) dalam Standar ini. Untuk maksud ayat 1(d) dalam Standar ini, “keluhan” berarti informasi yang diserahkan oleh seorang pelaut, suatu badan profesional, suatu asosiasi, suatu serikat dagang atau, umumnya, setiap orang dengan suatu kepentingan terhadap keselamatan kapal, termasuk kepentingan terhadap keselamatan atau bahaya kesehatan terhadap awak kapal di kapal.
4. Bilamana, setelah pemeriksaan lebih terperinci, kondisi kerja dan kondisi kehidupan di atas kapal ditemukan tidak mematuhi persyaratan Konvensi ini, pejabat yang berwenang wajib segera membawa defisiensi menjadi perhatian nakhoda kapal, dengan mensyaratkan tenggat waktu untuk perbaikannya. Dalam hal defisiensi tersebut dianggap oleh pejabat yang berwenang sebagai signifikan, atau bilamana defisiensi tersebut berkaitan dengan keluhan yang dibuat sesuai dengan ayat 3 Standar ini, pejabat yang berwenang wajib membawa defisiensi tersebut kepada perhatian organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang sesuai di negara dimana pemeriksaan dilaksanakan, dan dapat:

- (a) memberitahukan perwakilan Negara bendera.
  - (b) memberikan kepada otoritas berwenang di pelabuhan kunjungan berikutnya informasi yang relevan; dan
5. Negara Anggota dimana pemeriksaan dilaksanakan harus mempunyai hak untuk mengirimkan salinan laporan pejabat, yang harus disertai dengan jawaban yang diterima dari otoritas yang kompeten di Negara bendera dalam tenggat waktu yang sudah ditetapkan, kepada Direktur Jenderal International Labour Office dengan maksud tindakan tersebut dianggap sesuai dan cepat dalam rangka memastikan bahwa catatan tentang informasi itu disimpan dan dibawa menjadi perhatian pihak-pihak yang mungkin tertarik dalam membantu mereka sendiri akan prosedur perbaikan yang relevan.
6. Bilamana, mengikuti sebuah pemeriksaan lebih terperinci oleh seorang pejabat berwenang, kapal itu ditemukan tidak mematuhi ketentuan-ketentuan konvensi ini, dan:
- (a) kondisi di atas kapal jelas-jelas berbahaya bagi keselamatan, kesehatan atau keamanan awak kapal; atau
  - (b) ketidaksesuaian membentuk sebuah pelanggaran serius atau pelanggaran berulang terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak para pelaut),
  - (c) pejabat yang berwenang wajib mengambil langkah-langkah untuk memastikan bahwa kapal tersebut tidak berlayar sampai setiap ketidaksesuaian yang jatuh dalam lingkup sub paragraf (a) atau (b) ayat ini telah diperbaiki, atau sampai pejabat yang berwenang telah menyetujui suatu rencana aksi untuk memperbaiki ketidaksesuaian dan menyetujui bahwa rencana ini akan diterapkan secara cepat. Apabila kapal dicegah untuk berlayar, pejabat yang berwenang harus segera memberitahukan negara bendera yang bersangkutan dan mengundang perwakilan negara bendera untuk hadir, apabila memungkinkan, meminta negara bendera untuk menjawab dalam jangka waktu yang ditentukan. Pejabat yang berwenang juga harus segera menginformasikan kepada organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut yang sesuai di negara pelabuhan dimana pemeriksaan dilakukan.
7. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa pejabat yang berwenang telah diberikan pedoman, seperti ditunjukkan dalam Bagian B Koda ini, menyangkut keadaan-keadaan yang membenarkan penahanan sebuah kapal dibawah ayat 6 Standar ini.
8. Ketika menerapkan tanggungjawab mereka dibawah Standar ini, setiap Negara Anggota wajib melakukan semua upaya yang dimungkinkan untuk mencegah penahanan atau penangguhan sebuah kapal secara tidak wajar. Bila sebuah kapal ditahan atau ditangguhkan secara tidak sebagaimana mestinya, kompensasi wajib dibayarkan atas setiap kehilangan atau kerusakan yang diderita. Beban bukti dalam semua kasus harus terletak pada pihak pelapor.

## **Pedoman**

### **Pedoman B5.2.1 – Pengawasan di pelabuhan**

1. Otoritas berwenang harus mengembangkan sebuah kebijakan pemeriksaan bagi pejabat berwenang yang melaksanakan pengawasan di bawah Peraturan 5.2.1. Sasaran kebijakan itu haruslah untuk memastikan konsistensi dan sebaliknya membimbing aktivitas-aktivitas pemeriksaan dan penegakan yang berkaitan dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini (termasuk hak-hak pelaut). Salinan-salinan kebijakan ini harus

diberikan kepada semua pejabat berwenang dan harus tersedia bagi publik dan para pemilik kapal serta awak kapal.

2. Ketika mengembangkan suatu kebijakan yang menyangkut keadaan yang menyebabkan penahanan kapal dibawah ayat 6 Standar A5.2.1, otoritas berwenang harus mempertimbangkan bahwa berkaitan dengan pelanggaran-pelanggaran yang disebutkan dalam Standar A5.2.1, ayat 6(b), keseriusan dapat diakibatkan karena sifat defisiensi terkait. Ini pada khususnya relevan pada kasus pelanggaran hak dan prinsip dasar atau hak-hak kerja dan sosial para pelaut dibawah Pasal III dan IV Konvensi ini. Mempekerjakan seseorang yang dibawah umur, misalnya, harus dianggap sebagai pelanggaran serius meskipun jika hanya ada seseorang seperti itu diatas kapal. Pada kasus-kasus lain, jumlah berbagai defisiensi yang ditemukan selama pemeriksaan khusus harus dipertimbangkan, misalnya, beberapa contoh defisiensi yang berkaitan dengan akomodasi atau makanan dan katering yang tidak mengancam keselamatan atau kesehatan bisa jadi diperlukan sebelum mereka dianggap sebagai pelanggaran serius.
3. Negara Anggota harus bekerjasama satu sama lain hingga tingkatan maksimum yang dimungkinkan dalam mengadopsi pedoman-pedoman yang disetujui secara internasional tentang kebijakan pemeriksaan, terutama yang berkaitan dengan keadaan yang menyebabkan penahanan kapal.

#### **Peraturan**

##### **Peraturan 5.2.2 – Prosedur Penanganan Keluhan Pelaut di Darat**

Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa awak kapal di kapal yang singgah di pelabuhan dalam wilayah Negara Anggota tersebut yang mencurigai terjadinya pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi (termasuk hak para pelaut) mempunyai hak melaporkan keluhan tersebut untuk mendapatkan perbaikan secara segera dan praktis.

#### **Standar**

##### **Standar A5.2.2 - Prosedur Penanganan Keluhan Pelaut di Darat**

1. Keluhan awak kapal yang mencurigai terjadinya pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan Konvensi (termasuk hak para pelaut) bisa dilaporkan kepada pejabat yang berwenang di pelabuhan singgah. Dalam kasus ini, pejabat yang berwenang harus melakukan penyelidikan awal.
2. Bilamana perlu, berdasarkan sifat keluhannya, penyelidikan awal harus mencakup pertimbangan apakah prosedur keluhan di atas kapal menurut Peraturan 5.1.5 telah dipelajari. Pejabat yang berwenang juga boleh melakukan pemeriksaan yang lebih terperinci sesuai dengan Standar A5.2.1.
3. Pejabat yang berwenang wajib, jika perlu, mengupayakan penyelesaian keluhan pada tingkat kapal.
4. Dalam hal penyelidikan atau pemeriksaan menurut Standar ini mengungkapkan adanya ketidakpatuhan yang termasuk dalam lingkup ayat 6 Standar A5.2.1, ketentuan-ketentuan paragraf itu harus diterapkan.
5. Apabila ketentuan-ketentuan ayat 4 Standar ini tidak berlaku, dan keluhan belum terselesaikan pada tingkat kapal, pejabat yang berwenang harus segera memberitahukan negara bendera, mencari saran dan rencana aksi untuk perbaikan dalam jangka waktu yang telah ditetapkan,.

6. Apabila keluhan tersebut belum terselesaikan setelah diambil tindakan menurut ayat 5 Standar ini, negara pelabuhan harus menyampaikan salinan laporan pejabat yang berwenang kepada Direktur Jenderal. Laporan tersebut harus disertai dengan jawaban, yang diterima sesuai jangka waktu yang telah ditentukan, dari otoritas berwenang di negara bendera. Organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut terkait di negara pelabuhan harus juga diinformasikan. Sebagai tambahan, statistik dan informasi yang berkenaan dengan keluhan yang telah diselesaikan harus secara reguler diserahkan oleh negara pelabuhan kepada Direktur Jenderal. Kedua submisi diberikan agar, dengan berdasarkan tindakan yang dianggap memadai dan praktis, catatan mengenai informasi tersebut disimpan dan disampaikan untuk menjadi perhatian para pihak, termasuk organisasi pemilik kapal dan organisasi pelaut, yang mungkin tertarik untuk membantu mereka sendiri dengan prosedur penuntutan balik yang relevan.
7. Langkah-langkah tepat harus diambil untuk melindungi kerahasiaan keluhan-keluhan yang dibuat oleh para pelaut.

## **Pedoman**

### **Pedoman B5.2.2 – Prosedur Penanganan Keluhan Pelaut di Darat**

1. Bilamana sebuah keluhan yang disebutkan dalam Standar A5.2.2 ditangani oleh pejabat yang berwenang, pejabat tersebut pertama harus memeriksa apakah keluhan itu merupakan keluhan umum yang menyangkut semua pelaut di atas kapal itu, atau hanya sebagian saja dari mereka, atau apakah keluhannya berkaitan hanya dengan kasus individu para pelaut bersangkutan.
2. Bila keluhan itu merupakan keluhan umum, harus dipertimbangkan untuk melakukan pemeriksaan yang lebih terinci sesuai dengan Standar A5.2.1.
3. Bila keluhan tersebut berkaitan dengan kasus individu, pemeriksaan hasil prosedur penanganan keluhan di atas kapal untuk penyelesaiannya harus dilakukan. Bila prosedur tersebut belum dilakukan, pejabat yang berwenang harus menyarankan agar pembuat keluhan dapat memanfaatkan prosedur seperti itu yang tersedia. Harus ada alasan yang kuat bila mempertimbangkan suatu keluhan sebelum prosedur keluhan di kapal dipelajari. Ini akan mencakup ketidakcukupan dari, atau keterlambatan dalam, prosedur internal atau orang yang menyampaikan keluhan takut akan pembalasan karena menyampaikan keluhan.
4. Dalam setiap investigasi keluhan, pejabat yang berwenang harus memberikan kesempatan yang layak kepada nakhoda, pemilik kapal dan orang lain yang terlibat di dalam keluhan untuk mengetahui pandangannya.
5. Pada kesempatan negara bendera menunjukkan, sebagai respon terhadap pemberitahuan oleh negara pelabuhan sesuai dengan ayat 5 Standard A5.2.2, bahwa negara bendera tersebut akan menangani hal ini, dan bahwa negara bendera tersebut memiliki prosedur yang efektif untuk maksud ini dan telah menyerahkan rencana aksi yang dapat diterima, pejabat yang berwenang terkait hal ini boleh menghentikan keterlibatannya lebih jauh terhadap keluhan itu.

## **Peraturan**

### **Peraturan 5.3 – Tanggungjawab Pemasok Tenaga Kerja**

Maksud: untuk memastikan bahwa setiap Negara Anggota menerapkan tanggungjawabnya dibawah konvensi ini sehubungan dengan perekrutan dan penempatan para pelaut dan perlindungan sosial para pelautnya.

1. Tanpa prasangka terhadap prinsip tanggungjawab setiap Negara Anggota atas kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal pada kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya, Negara Anggota juga mempunyai tanggungjawab untuk memastikan penerapan ketentuan-ketentuan Konvensi ini yang menyangkut perekrutan dan penempatan awak kapal dan juga perlindungan jaminan sosial awak kapal yang merupakan warga negaranya atau penduduk tetapnya atau sebaliknya berdomisili di wilayahnya, sejauh tanggungjawab tersebut ditetapkan dalam Konvensi ini.
2. Ketentuan-ketentuan terperinci untuk penerapan ayat 1 Peraturan ini diberikan dalam Koda.
3. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan sistem pemeriksaan dan pemantauan yang efektif untuk menegakkan tanggungjawab pemasok tenaga kerja di negara tersebut dibawah Konvensi ini.
4. Informasi tentang sistem yang disebutkan dalam ayat 3 Peraturan ini, termasuk metode yang digunakan untuk menilai efektivitasnya, harus disertakan di dalam laporan Negara Anggota kepada Kantor Ketenagakerjaan Internasional berdasarkan Pasal 22 Konstitusi.

### **Standar**

#### **Standar A5.3 – Tanggungjawab Pemasok Tenaga Kerja**

Setiap Negara Anggota harus menegakkan ketentuan-ketentuan Konvensi ini yang diberlakukan terhadap layanan pengoperasian dan praktek perekrutan dan penempatan awak kapal yang berada di wilayah negara tersebut melalui sebuah sistem pemeriksaan dan monitoring dan peristiwa-peristiwa hukum atas pelanggaran pemberian lisensi dan ketentuan-ketentuan operasional lain yang ditetapkan dalam Standar A1.4.

### **Pedoman**

#### **Pedoman B5.3 – Tanggungjawab Pemasok Tenaga Kerja**

Layanan perekrutan dan penempatan awak kapal swasta yang didirikan dalam wilayah Negara Anggota dan melaksanakan layanan pengadaan pelaut bagi pemilik kapal, dimanapun lokasinya, harus disyaratkan memikul kewajiban untuk memastikan pemenuhan kewajiban pemilik kapal secara memadai menyangkut perjanjian kerja dengan para pelaut.

## **Lampiran A5-I**

Kondisi kerja dan kondisi kehidupan awak kapal harus diperiksa dan disetujui oleh Negara Bendera sebelum mengesahkan kapal sebagaimana merujuk Standar A5.1.3, ayat 1 :

Usia minimum

Sertifikasi medik

Kualifikasi Awak Kapal

Perjanjian kerja laut

Penggunaan layanan rekrutmen dan penempatan swasta berlisensi atau bersertifikat

Jam kerja atau istirahat

Tingkat pengawakan kapal

Akomodasi

Fasilitas rekreasi di kapal

Makanan dan katering

Kesehatan dan keselamatan serta pencegahan kecelakaan

Perawatan medik di kapal

Prosedur keluhan di kapal

Pembayaran upah

Lampiran A5-II  
Sertifikat Tenaga Kerja Maritim  
(Catatan: Sertifikat ini harus memiliki  
Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim terlampir)

Lampiran A5-II  
Dikeluarkan berdasarkan Ketentuan Pasal V dan Judul 5 dari MLC 2006  
(selanjutnya disebut sebagai "Konvensi")  
di bawah kewenangan Pemerintah:

.....  
(penunjukan penuh dari Negara Berbendera yang berlayar)  
oleh .....  
(penunjukan dan alamat lengkap dari otoritas berwenang atau organisasi yang diakui  
berwenang berdasarkan ketentuan Konvensi)

Keterangan kapal

Nama kapal .....  
Nomor atau huruf khas .....  
Pelabuhan yang terdaftar .....  
Tanggal yang terdaftar .....  
Gross Tonnage .....  
Nomor IMO .....  
Jenis kapal .....  
Nama dan alamat pemilik kapal <sup>2</sup> .....  
.....  
.....

---

<sup>1</sup> untuk kapal yang tercakup dalam skema sementara pengukuran tonase sebagaimana ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional, *gross tonnage* kapal adalah yang dimuat dalam kolom CATATAN pada Sertifikat Tonase Internasional (1969)). Lihat Pasal II (1) (c) dari Konvensi.

<sup>2</sup> pemilik kapal adalah pemilik atau organisasi lain atau perseorangan seperti manajer, agen atau *bareboat charterer* yang dianggap bertanggung jawab dalam pengoperasian kapal dari pemiliknya, dianggap bertanggung jawab, telah menyetujui untuk mengambil alih semua tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepada pemilik kapal sesuai dengan konvensi ini, dengan tidak mempertimbangkan adanya organisasi atau perseorangan lain yang memenuhi tugas-tugas atau tanggung jawab tertentu atas nama pemilik. Lihat Pasal II (1) (j) dari Konvensi.

---



Hal ini untuk menyatakan:

1. Bahwa kapal ini telah diperiksa dan diverifikasi sesuai dengan persyaratan Konvensi, dan ketentuan-ketentuan Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim terlampir.

2. Bahwa pekerjaan dan kondisi kehidupan para awak kapal ditentukan dalam Lampiran A5-I Konvensi yang ditemukan sesuai dengan yang disebutkan di atas mengenai persyaratan nasional pelaksanaan Konvensi oleh negara. Persyaratan nasional telah diringkas dalam Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja, Bagian I.

Sertifikat ini berlaku sampai ..... tunduk pada pengawasan sesuai dengan Standar A5.1.3 dan A5.1.4 Konvensi.

Sertifikat ini berlaku hanya ketika Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim ditetapkan di ..... pada .....dilampirkan.

Tanggal selesainya pemeriksaan berdasarkan Sertifikat adalah .....  
di ..... pada .....

Tanda tangan dari pejabat berwenang menerbitkan Sertifikat  
(Meterai atau stempel oleh otoritas yang berwenang, yang sesuai)

*Dukungan untuk pemeriksaan menengah wajib dan, jika diperlukan,  
setiap pemeriksaan tambahan*

Hal ini untuk menyatakan bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan Standar A5.1.3 dan A5.1.4 Konvensi dan bahwa pekerjaan dan kondisi kehidupan awak kapal ditentukan dalam Lampiran A5-I Konvensi sesuai dengan persyaratan nasional pelaksanaan Konvensi oleh negara.

*Pengawasan Menengah :*  
(dilengkapi antara tanggal kedua dan ketiga)

Ditandatangani .....  
(Tanda tangan pejabat berwenang)

Tempat .....

Tanggal .....

.....  
(Meterai atau stempel dari otoritas,  
yang sesuai)

*Dukungan tambahan (jika diperlukan)*

Hal ini untuk menyatakan bahwa kapal sebagai subjek pemeriksaan tambahan untuk tujuan memverifikasi bahwa kapal selanjutnya patuh dengan persyaratan nasional pelaksanaan Konvensi, seperti yang dipersyaratkan oleh Standar A3.1, ayat 3, Konvensi (pendaftaran ulang atau perubahan substansial dari akomodasi) atau untuk alasan lain.

MLC 2006

*Pemeriksaan tambahan:*  
(jika dibutuhkan)

Ditandatangani .....  
(Tanda tangan pejabat berwenang)

Tempat

.....

Tanggal

.....

(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

*Pemeriksaan tambahan:*  
(jika dibutuhkan)

Ditandatangani .....  
(Tanda tangan pejabat berwenang)

Tempat

.....

Tanggal

.....

(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

*Pemeriksaan tambahan:*  
(jika dibutuhkan)

Ditandatangani .....  
(Tanda tangan pejabat yang berwenang)

Tempat

.....

Tanggal

.....

(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

## MLC 2006

## Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim - Bagian I

(Catatan: Deklarasi ini harus dilampirkan di kapal  
untuk Sertifikat Tenaga Kerja Maritim)

Dikeluarkan di bawah otoritas: ..... (masukkan nama otoritas berwenang  
sebagaimana dimaksud dalam Pasal II, ayat 1 (a), Konvensi)

Sehubungan dengan ketentuan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006, yang selanjutnya merujuk pada kapal:

Nama kapal	Nomor IMO	Gross Tonnage

Adalah dijaga sesuai dengan Standar A5.1.3 Konvensi.

Pernyataan yang ditandatangani, atas nama otoritas berwenang tersebut di atas, bahwa:

- (a) ketentuan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim sepenuhnya diwujudkan dalam persyaratan nasional disebut di bawah ini;
- (b) persyaratan nasional yang terkandung dalam ketentuan nasional dirujuk di bawah; penjelasan mengenai isi dari ketentuan-ketentuan yang disediakan bilamana diperlukan;
- (c) rincian dari setiap substansi yang setara di bawah Pasal VI, ayat 3 dan 4, disediakan <di bawah persyaratan kebutuhan nasional sesuai yang tercantum di bawah> <di bagian yang disediakan untuk tujuan di bawah ini> (*mencoret pernyataan yang tidak berlaku*);
- (d) setiap pengecualian yang diberikan oleh otoritas berwenang sesuai dengan Judul 3 secara jelas ditunjukkan pada bagian yang disediakan untuk tujuan di bawah ini; dan
- (e) setiap jenis kapal dengan persyaratan khusus di bawah undang-undang nasional juga dirujuk di bawah persyaratan yang bersangkutan.

1. Usia minimum (Peraturan 1.1)
2. Sertifikasi medis (Peraturan 1,2) .....
3. Kualifikasi pelaut (Peraturan 1,3) .....
4. Perjanjian kerja Laut (Peraturan 2.1) .....
5. Penggunaan tenaga kerja swasta berlisensi atau bersertifikat atau diatur oleh jasa perekrutan dan penempatan (Peraturan 1,4) .....
6. Waktu kerja atau waktu istirahat (Peraturan 2.3) .....
7. Tingkat Pengawasan untuk kapal (Peraturan 2,7) .....
8. Akomodasi (Peraturan 3.1) .....
9. Fasilitas rekreasi di atas kapal (Peraturan 3.1) .....
10. Makanan dan katering (Peraturan 3.2) .....
11. Kesehatan dan keselamatan dan pencegahan kecelakaan (Peraturan 4.3) .....
12. Perawatan medis di atas kapal (Peraturan 4.1) .....
13. Prosedur keluhan di atas kapal (Peraturan 5.1.5) .....
14. Pembayaran upah (Peraturan 2.2) .....

Nama: .....  
Judul: .....  
Tanda tangan: .....  
Tempat: .....  
Tanggal: .....  
(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

#### Ketentuan yang setara

*(Catatan: pernyataan mogok yang tidak berlaku)*

Ketentuan yang setara berikut, sebagaimana dirujuk Pasal VI, ayat (3) dan (4), Konvensi, kecuali dinyatakan di atas, telah dicatat *(menjelaskan gambaran jika berlaku)*:

.....  
.....

Tidak ada kesetaraan yang telah diberikan.

Nama: .....  
Judul: .....  
Tanda tangan: .....  
Tempat: .....  
Tanggal: .....  
(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

#### Pengecualian

*(Catatan: pernyataan mogok yang tidak berlaku)*

Berikut pengecualian yang diberikan oleh otoritas berwenang sebagaimana ditetapkan dalam Judul 3 Konvensi :

.....  
.....

Tidak ada pengecualian yang telah diberikan.

Nama: .....  
Judul: .....  
Tanda tangan: .....  
Tempat: .....  
Tanggal: .....  
(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

## Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim- Bagian II

*Langkah-langkah yang diadopsi untuk memastikan kepatuhan yang sedang berlangsung antara pengawasan*

Langkah-langkah berikut telah disusun oleh pemilik kapal, yang disebutkan dalam Sertifikat Tenaga Kerja Maritim yang Deklarasi nya dilampirkan, untuk memastikan kepatuhan yang berkelanjutan antara pengawasan:

*(Pernyataan di bawah ini menggambarkan langkah-langkah yang disusun untuk memastikan kepatuhan masing-masing item dalam Bagian I)*

1. Usia minimum (Peraturan 1.1)   
.....
2. Sertifikat medik (Peraturan 1.2)   
.....
3. Kualifikasi pelaut (Peraturan 1.3)   
.....
4. Perjanjian kerja Laut (Peraturan 2.1)   
.....
5. Penggunaan tenaga kerja swasta berlisensi atau bersertifikat atau diatur jasa perekrutan dan penempatan (Peraturan 1.4)   
.....
6. Waktu kerja dan waktu istirahat (Peraturan 2.3)   
.....
7. Tingkat pengawakan pada kapal (Peraturan 2,7)   
.....
8. Akomodasi (Peraturan 3.1)   
.....
9. Fasilitas rekreasi di atas kapal (Peraturan 3.1)   
.....
10. Makanan dan katering (Peraturan 3.2)   
.....
11. Kesehatan dan pencegahan keselamatan dan kecelakaan (Peraturan 4.3)   
.....
12. Perawatan medis di kapal (Peraturan 4.1)   
.....
13. Prosedur keluhan di kapal (Peraturan 5.1.5)   
.....
14. Pembayaran upah (Peraturan 2.2)   
.....

Dengan ini menyatakan bahwa langkah-langkah di atas telah disusun untuk memastikan kepatuhan berkelanjutan, antara pengawasan, dengan persyaratan yang tercantum dalam Bagian I.

Nama dari pemilik kapal:<sup>1</sup> .....

.....

Alamat perusahaan: .....

.....

Nama dari penandatanganan resmi: .....

.....

Judul: .....

Tanda tangan dari otoritas berwenang:

.....

Tanggal: .....

(Meterai atau stempel dari pemilik kapal<sup>1</sup>)

Langkah-langkah di atas telah dikaji oleh (*cantumkan nama dari otoritas berwenang atau sepatutnya diakui organisasi*) dan, setelah pemeriksaan kapal, setelah ditetapkan memenuhi tujuan yang merujuk pada Standar A5.1.3, ayat 10 (b), sesuai dengan langkah-langkah untuk memastikan kepatuhan awal dan berkelanjutan dengan persyaratan yang ditetapkan dalam Bagian I dari Deklarasi ini.

Nama: .....

Judul: .....

Alamat:

.....

.....

.....

Tanda tangan: .....

Tempat:

.....

Tanggal: .....

(Meterai atau stempel dari otoritas, yang sesuai)

---

<sup>1</sup> pemilik kapal adalah pemilik atau organisasi lain atau perseorangan seperti manajer, agen atau *bareboat charterer* yang dianggap bertanggung jawab dalam pengoperasian kapal dari pemiliknya, dianggap bertanggung jawab, telah menyetujui untuk mengambil alih semua tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepada pemilik kapal sesuai dengan konvensi ini, dengan tidak mempertimbangkan adanya organisasi atau perseorangan lain yang memenuhi tugas-tugas atau tanggung jawab tertentu atas nama pemilik. Lihat Pasal II (1) (j) dari Konvensi..

---

Sertifikat Tenaga Kerja Maritim Sementara  
Ditetapkan berdasarkan ketentuan Pasal V dan Judul 5 dari MLC 2006  
(selanjutnya disebut sebagai "Konvensi")  
di bawah kewenangan Pemerintah:

.....  
penunjukan penuh dari Negara Berbendera yang berlayar)  
oleh .....  
(penunjukan dan alamat lengkap dari otoritas berwenang atau organisasi yang diakui  
berwenang berdasarkan ketentuan Konvensi)

Keterangan kapal

Nama kapal .....  
Nomor atau huruf khas .....  
Pelabuhan yang terdaftar .....  
Tanggal yang terdaftar .....  
*Gross Tonnage* .....  
Nomor IMO .....  
Jenis kapal .....  
Nama dan alamat pemilik kapal <sup>2</sup> .....  
.....  
.....

Hal ini untuk menyatakan, untuk keperluan Standard A5.1.3, ayat 7, Konvensi, bahwa:

- (a) kapal ini telah diperiksa, sejauh wajar dan praktis, untuk hal-hal yang tercantum dalam Lampiran A5-I Konvensi, dengan verifikasi perhitungan item (b), (c) dan (d) di bawah ini;
- (b) pemilik kapal telah menunjukkan kepada otoritas berwenang atau diakui organisasi bahwa kapal memiliki prosedur yang memadai dalam mematuhi Konvensi;
- (c) Master adalah terbiasa dengan persyaratan Konvensi dan bertanggung jawab untuk pelaksanaannya; dan
- (d) informasi yang relevan telah disampaikan kepada otoritas berwenang atau *recognized organization* menghasilkan Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim.

Sertifikat ini berlaku hingga..... tunduk pada pengawasan sesuai dengan Standar A5.1.3 dan A5.1.4.

Tanggal penyelesaian pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam (a) di atas .....  
Di tetapkan di ..... pada .....

Tanda tangan dari otoritas berwenang  
Yang menetapkan sertifikat sementara .....  
(Meterai atau stempelyang ditetapkan oleh otoritas, yang sesuai)

---

<sup>1</sup> untuk kapal yang tercakup dalam skema sementara pengukuran tonase sebagaimana ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional, *gross tonnage* kapal adalah yang dimuat dalam kolom CATATAN pada Sertifikat Tonase Internasional (1969). Lihat Pasal II (1) (c) dari Konvensi.

<sup>2</sup> pemilik kapal adalah pemilik atau organisasi lain atau perseorangan seperti manajer, agen atau *bareboat charterer* yang dianggap bertanggung jawab dalam pengoperasian kapal dari pemiliknya, dianggap bertanggung jawab, telah menyetujui untuk mengambil alih semua tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepada pemilik kapal sesuai dengan konvensi ini, dengan tidak mempertimbangkan adanya organisasi atau perseorangan lain yang memenuhi tugas-tugas atau tanggung jawab tertentu atas nama pemilik. Lihat Pasal II (1) (j) dari Konvensi.

---



## LAMPIRAN A5-III:

Area umum yang menjadi subyek pemeriksaan terperinci oleh pejabat berwenang di pelabuhan negara anggota yang melaksanakan pemeriksaan Negara Pelabuhan sesuai dengan Standar A5.2.1:

Usia Minimum

Kualifikasi pelaut

Perjanjian kerja pelaut

Penggunaan layanan rekrutmen dan penempatan swasta berlisensi atau bersertifikat atau diatur

Jam kerja atau istirahat

Tingkat pengawakan kapal

Akomodasi

Fasilitas rekreasi di kapal

Makanan dan katering

Kesehatan dan keselamatan dan pencegahan kecelakaan

Perawatan medis di kapal

Prosedur keluhan di kapal

Pembayaran upah

## LAMPIRAN B5-I - CONTOH A DEKLARASI NASIONAL

Lihat Pedoman B5.1.3, ayat 5

Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2996  
Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim- Bagian I

(Catatan: Deklarasi ini harus dilampirkan pada  
Sertifikat Tenaga Kerja Maritim di kapal)

Ditempatkan di bawah otoritas: **Kementerian Transportasi Maritim xxxxxx**

Sehubungan dengan ketentuan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006, kapal merujuk pada acuan berikut:

Nama Kapal	Nomor IMO	Gross Tonnage
M.S.Example	12345	1,000

Ditegaskan sesuai dengan Standar A5.1.3 Konvensi.

Yang bertanda tangan menyatakan, atas nama otoritas berwenang tersebut di atas, bahwa:

- (a) Ketentuan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim sepenuhnya diwujudkan dalam persyaratan nasional tersebut di bawah ini;
- (b) Persyaratan nasional yang terkandung dalam ketentuan nasional merujuk pada ketentuan di bawah ini; penjelasan mengenai isi dari ketentuan-ketentuan yang disediakan bila mana diperlukan;
- (c) rinci dari setiap substansi yang setara dalam Pasal VI, ayat 3 dan 4, disediakan < di bawah kebutuhan nasional yang sesuai tercantum > < di bagian yang disediakan untuk tujuan di bawah ini > (*mencoret pernyataan yang tidak berlaku*);
- (d) setiap pengecualian yang diberikan oleh otoritas berwenang sesuai dengan Judul 3 jelas ditunjukkan pada bagian yang disediakan untuk tujuan di bawah ini; dan
- (e) setiap kapal – jenis persyaratan khusus di bawah peraturan perundang-undangan nasional juga merujuk pada persyaratan yang bersangkutan.

### 1. Usia minimum (Peraturan 1.1)

*UU Pelayaran, No. 123 Tahun 1905, sebagaimana telah diubah ("UU"), Bab X; Peraturan Pengiriman ("Peraturan") 2006, Peraturan 1111-1222.*

*Usia minimum yang dimaksud dalam Konvensi.*

*"Malam" berarti 09:00-06:00 kecuali Kementerian Transportasi Maritim ("Kementerian") menyetujui dengan periode yang berbeda.*

*Contoh pekerjaan berbahaya dibatasi untuk yang berumur 18 tahun atau lebih yang tercantum dalam Jadwal A. Dalam kasus kapal kargo, tidak ada yang di bawah umur 18 dapat bekerja di area yang ditandai pada kapal (dilampirkan pada Deklarasi ini) sebagai "daerah berbahaya"*

## 2. Sertifikasi Medik (Peraturan 1,2)

*Hukum, Bab XI; Peraturan, Aturan 1223-1233.*

*Sertifikat medis harus memenuhi persyaratan STCW, mana yang berlaku; dalam kasus lain, persyaratan STCW diterapkan dengan penyesuaian yang diperlukan. Optik yang memenuhi syarat pada daftar yang disetujui oleh Kementerian yang dapat mengeluarkan sertifikat tentang penglihatan.*

*Pemeriksaan medis mengikuti Pedoman ILO / WHO sebagaimana dirujuk pada Pedoman B1.2.1*

Deklarasi Kepatuhan Tenaga Kerja Maritim - Bagian II

*Langkah-langkah yang diadopsi untuk memastikan kepatuhan  
Yang sedang berlangsung antara pengawasan*

Langkah-langkah berikut telah disusun oleh pemilik kapal, yang disebutkan dalam Sertifikat Tenaga Kerja Maritim dimana Deklarasi ini dilampirkan, untuk memastikan kepatuhan yang sedang berlangsung antara pengawasan:

*(Pernyataan di bawah ini menggambarkan langkah-langkah yang memastikan kepatuhan masing-masing item di Bagian I)*

1. Usia minimum (Peraturan 1,1)

*Tanggal lahir setiap awak kapal dicatat namanya pada daftar kru. Daftar ini diperiksa pada awal setiap perjalanan oleh Master atau petugas yang bekerja atas namanya ("petugas yang berwenang"), yang mencatat tanggal verifikasi tersebut.*

*Setiap awak kapal yang berusia di bawah 18 tahun, pada saat perjanjian, catatan melarang awak kapal baik laki-laki atau perempuan dari melakukan kerja malam atau kerja khusus yang terdaftar sebagai pekerjaan yang berbahaya (lihat Bagian I, Bab 1, di atas) dan pekerjaan berbahaya lainnya, dan mewajibkan awak kapal baik laki-laki / perempuan untuk berkonsultasi dengan petugas yang kompeten dalam hal keraguan. Salinan catatan, dengan tandatangan awak kapal di bawah "menerima dan membaca", dan tanggal penandatanganan, disimpan oleh petugas yang berwenang.*

2. Sertifikasi Medis (Peraturan 1,2)

*Sertifikat medis disimpan kerahasiaannya oleh petugas yang berwenang, bersama-sama dengan daftar, disiapkan di bawah tanggungjawab petugas yang berwenang dan menyatakan untuk setiap awak kapal di kapal: fungsi awak kapal tersebut, tanggal sertifikat saat medis (s) dan status kesehatan yang tercantum pada sertifikat yang bersangkutan. Dalam setiap kasus yang mungkin keraguan apakah awak kapal secara medis cocok untuk fungsi atau fungsi tertentu, petugas yang berwenang setelah berkonsultasi dengan dokter pelaut atau praktisi yang berkualitas lain dan mencatat ringkasan kesimpulan praktisi, serta nama dan nomor telepon praktisi dan tanggal konsultasi.*